

BAB III

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. PERTANGGUNG JAWABAN PIDANA PERUSAHAAN ANGKUTAN DARAT PADA KECELAKAAN LALU LINTAS.

Hukum pengangkutan Indonesia menganut prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga. Bahwa setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar semua kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu sehingga pihak yang dirugikan wajib membuktikan kesalahan pengangkut atau sebaliknya pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang ditimbulkan dalam pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menganut prinsip ini yaitu pada Pasal 315 ayat (1) yang menyebutkan : “Dalam hal tindak pidana dilakukan oleh perusahaan Angkutan Umum, pertanggung jawaban pidana dikenakan terhadap Perusahaan Angkutan Umum dan/atau Pengurusnya.

Dalam suatu perusahaan baik yang berorientasi mengejar keuntungan atau tidak mengejar keuntungan maka mempunyai kegiatan administrasi berupa catat mencatat, surat menyurat, pembukuan ringan, ketik mengetik, agenda yang bersifat teknis ketatausahaan. Sebagai alat utama pelaksanaan administrasi adalah kegiatan manajemen, dimana untuk proses penyelenggaraan berbagai kegiatan dalam mencapai dan sebagai kemampuan orang yang menduduki

jabatan manajerial untuk memperoleh suatu hasil dalam rangka pencapaian tujuan melalui kegiatan-kegiatan orang lain. Sedangkan orang yang menjalankan proses manajemen disebut manager. Menurut Schermerhorn proses manajemen yang harus dijalankan oleh seorang manager adalah :

1. *Planning* (perencanaan) meliputi pemilihan misi dan tujuan organisasi serta cara terbaik untuk mencapainya;
2. *Organizing* (organisasi) adalah proses membagi pekerjaan, mengalokasikan sumber daya dan pengaturan serta koordinasi aktivitas anggota organisasi untuk melaksanakan rencana;
3. *Leading* (kepemimpinan) adalah mempengaruhi anggota organisasi agar mereka memberikan kontribusi terhadap tujuan kelompok dan organisasi;
4. *Controlling* (Pengendalian) adalah pengukuran dan pengoreksian untuk kerja individu dan organisasi.⁷⁷

Suatu perusahaan pada saat didirikan sudah menentukan tujuan organisasi, membuat strategi untuk mencapai tujuan dan mengembangkan rencana aktifitas kerja organisasi. Sehingga disinilah letak fungsi seorang manager untuk memilih sekumpulan kegiatan-kegiatan dan pemutusan tujuan-tujuan, kebijakan-kebijakan serta program-program yang dilakukan.

Dengan demikian apabila dikaitkan antara prinsip pertanggungjawaban hukum pengangkutan dengan kecelakaan lalu lintas, maka pertanggung jawaban pidana dapat dikenakan kepada perusahaan pengangkutan. Perusahaan pengangkutan adalah badan hukum yang didirikan berdasarkan Akte Notaris dan tercatat di Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia. Berdasarkan teori pertanggung jawaban pidana korporasi maka badan hukum sebagai pendukung hak dan kewajiban dapat dimintakan pertanggung jawaban pidana didasarkan dengan Doktrin Pertanggungjawaban Pengganti (*Vicarious*

⁷⁷ Andri Feriyanto, op. cit hlm 1 – 6.

Liability), bahwa seseorang dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatan dan kesalahan orang lain berdasarkan prinsip “*employment principle*“ : bahwa majikan adalah penanggung jawab utama dari perbuatan para buruh/karyawan yang melakukan tugas itu dalam lingkup pekerjaannya, namun tidak semua perbuatan seseorang harus ditanggung oleh orang lain yaitu untuk tindak pidana yang dilakukan secara pribadi oleh buruhnya. Namun terdapat pengecualian terhadap tindak pidana terhadap *public nuisance* (suatu perbuatan yang menyebabkan gangguan substantial terhadap penduduk atau menimbulkan bahaya terhadap kehidupan, kesehatan dan harta benda). Pada tindak pidana kecelakaan lalu lintas maka menimbulkan korban baik itu berupa harta benda maupun nyawa. Sementara itu kecelakaan lalu lintas yang terjadi dan berakibat timbulnya hilangnya nyawa orang lain atau mengalami luka berat dalam jumlah yang banyak dalam prakteknya dilakukan oleh bus khusus pengangkutan yang dimiliki oleh perusahaan pengangkutan. Perusahaan pengangkutan dimaksud mempunyai struktur organisasi yaitu *top management, middle management, bottom management*. *Top Management* disini adalah Pemilik Perusahaan yang mempunyai struktur dibawahnya, *middle management* berupa kepala operasional yang mempunyai beberapa staf dengan fungsi yang berbeda-beda yaitu staf administrasi, staf sales, serta bagian mekanik. Pemilik perusahaan bertanggung jawab atas apa yang terjadi pada perusahaan karena ia telah mendelegasikan tugas kepada bawahannya untuk berfungsinya perusahaan pengangkutan, termasuk mengenai kondisi kendaraan yang dipergunakan untuk mengangkut penumpang dan barang maka pimpinan perusahaan mengetahui kondisi kendaraan dimaksud termasuk laik atau tidak untuk di operasikan. Sesuai dengan aturan setiap kendaraan yang akan beroperasi di jalan harus dalam kondisi laik jalan, demikian diatur pada :

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 48 ayat (1), ayat (2), ayat (3), Pasal 49 ayat (1) dan ayat 2, Pasal 50 ayat (1) ayat (2) ayat (3) dan ayat (4);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan;
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor.

Namun hal ini tidak dilaksanakan oleh pimpinan perusahaan dan membiarkan kendaraan yang tidak laik jalan untuk beroperasi sehingga mengakibatkan sopir yang mengemudikan kendaraan tersebut mengalami kesulitan dalam mengemudikan kendaraan karena kerusakan pada bagian mesin, kerusakan pada sistem pengereman maupun kendala pada ban karena ban yang dipergunakan adalah ban bekas yang divulkanisir bukan penggantian ban baru. Sehingga dari fakta yang terjadi di lapangan dikaitkan dengan analisa yuridis maka terhadap kecelakaan lalu lintas yang dapat dikenakan pertanggungjawaban pidana adalah perusahaan pengangkutan dan/atau pengurusnya. Perusahaan pengangkutan adalah korporasi, sebagai badan hukum yang diperhitungkan sama seperti manusia sehingga dalam hal ini untuk pertanggung jawaban pidana adalah sopir sesuai dengan doktrin pertanggungjawaban pengganti. Namun agar perusahaan pengangkutan mempunyai rasa tanggung jawab maka dalam Pasal 315 ayat (1), ayat (2) dan ayat (3) UU Nomor 22 Tahun 2009 diatur tentang tanggung jawab pidana terhadap perusahaan pengangkutan yaitu penjatuhan denda dan penjatuhan pidana tambahan berupa pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan pengangkutan bagi kendaraan yang digunakan.

Subjek hukum dalam hukum pidana terdiri dari manusia dan badan hukum dan keduanya mempunyai perbedaan jika dikaitkan dengan suatu peristiwa pidana. Jika suatu tindak pidana dilakukan oleh seorang manusia, maka akan dapat diketahui *mens*

rea dari perbuatan yang dilakukannya. Akan tetapi jika suatu tindak pidana dilakukan oleh suatu perusahaan maka hal ini akan sulit membuktikan *mens rea* dari suatu perusahaan. Namun hal ini masih dapat dibuktikan dengan menggunakan model pertanggung jawaban pidana korporasi, bahwa korporasi sebagai pembuat dan juga sebagai yang bertanggung jawab.

Selain itu juga doktrin Identifikasi dan doktrin pertanggung jawaban pengganti (*vicarious Liability*) dapat diterapkan untuk menjerat badan hukum sebagai pelaku tindak pidana melalui orang-orang yang sangat erat berhubungan dengan perusahaan dan dipandang sebagai perusahaan itu sendiri.

B. PENERAPAN PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP PERUSAHAAN ANGKUTAN DARAT PADA KECELAKAAN LALU LINTAS.

Dari Penelitian yang dilakukan oleh peneliti terhadap beberapa perkara kecelakaan lalu lintas yang sudah *inkracht*, maka terdapat ketidak seragaman dalam penanganan perkara oleh aparat penegak hukum yang termasuk dalam sistem peradilan pidana

Tindak pidana kecelakaan lalu lintas diatur pada Pasal 310 ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4) Undang-Undang No. 23 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan menyebutkan :

- 1) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud Pasal 229 ayat (2) di pidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp.1.000.000,- (satu juta rupiah);
- 2) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud pada Pasal 229 ayat (3) dipidana

dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan / denda paling banyak Rp.2.000.000,- (dua juta rupiah).

- 3) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat dan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud pada Pasal 229 ayat (4) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan / denda paling banyak Rp.5.000.000,- (lima juta rupiah).
- 4) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp.12.000.000,- (dua belas juta rupiah).

Selanjutnya apabila melibatkan perusahaan maka diatur oleh Pasal 315 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan jalan menerangkan :

- 1) Dalam hal tindak pidana dilakukan oleh perusahaan angkutan umum, pertanggung jawaban pidana dikenakan terhadap Perusahaan Angkutan Umum dan/atau pengurusnya.
- 2) Dalam hal tindak pidana lalu lintas dilakukan Perusahaan Angkutan Umum, selain pidana yang dijatuhkan terhadap pengurus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dijatuhkan pula pidana denda paling banyak dikalikan 3 (tiga) dari pidana denda yang ditentukan dalam setiap pasal dalam bab ini.
- 3) Selain pidana denda, perusahaan angkutan Umum dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan bagi kendaraan yang digunakan.

Sampai saat ini patut diakui bahwa pemidanaan terhadap perusahaan pengangkutan belum terlaksana secara maksimal. Hal ini karena perbuatan pidana dalam perkara

kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh perusahaan angkutan tidak dianggap sebagai aktor dalam suatu kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan fakta yang ada di lapangan dalam penegakan hukum terhadap pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas oleh perusahaan pengangkutan sebagai badan hukum dapat di lihat dalam beberapa putusan Pengadilan Negeri berikut ini :

a. Putusan Nomor : 119/Pid.Sus/2018/PN.SNG.

1. Kasus Posisi.

Putusan Pengadilan Negeri Subang Nomor : 119/Pid.Sus/2018/PN.SNG atas nama terdakwa **Amirudin bin Abdurahman** yang merupakan sopir kendaraan bus Pariwisata merk Mercedes Benz dari PT Ikin Mandiri Utama, pada hari Sabtu tanggal 10 Februari 2018 sekitar pukul 16.00 wib bertempat di jalan raya jurusan Bandung menuju Subang di kampung Cicenang Desa Ciater Kecamatan Ciater Kabupaten Subang atau setidaknya di tempat lain yang masih termasuk dalam wilayah hukum Pengadilan Negeri Subang bersama dengan saksi Saif Rudi bin Kusno Sudiono (dilakukan penuntutan dalam berkas terpisah) dalam kedudukannya sebagai orang yang melakukan, menyuruh melakukan atau turut serta melakukan suatu perbuatan dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dan mengakibatkan orang lain meninggal dunia.

Berawal dari rombongan koperasi simpan pinjam (KSP) Permata dari Ciputat Tangerang Selatan akan melaksanakan Kegiatan Rapat Anggota Tahunan (RAT) dengan tujuan rumah makan Bakmi Setiabudi kota Bandung dan tujuan selanjutnya adalah Kawasan Wisata Sariater Kabupaten Subang, kemudian dengan menggunakan 3 (tiga) unit kendaraan bus Pariwisata merk Mercedes Benz dari PT Ikin Mandiri Utama yang sebelumnya telah ditunjuk oleh pihak *Event Organizer* untuk melayani

jasa transportasi kegiatan atau perjalanan wisata tersebut, dimana ketiga bus tersebut adalah Bus Pariwisata Kesatu kendaraan Bus Pariwisata merk Mercedes Benz PO Premium Passion warna silver kombinasi dengan nomor polisi : F. 7959 AA yang dikemudikan oleh terdakwa Amirudin bin Abdurahman dan kernet bus saksi Dedi Kusnedi bin Ade Rohendi. Bus kedua adalah kendaraan Bus pariwisata merk Mercedes Benz PO Premium Passion dengan nomor polisi : F-7958 AA yang dikemudikan oleh saksi Anwar Sanusi bin bin Edi Ranggajaya dan Bus ketiga adalah kendaraan bus Pariwisata merk Mercedes benz PO Premium Passion dengan nomor polisi F-7933 AA yang dikemudikan oleh saksi Ahyakum bin Abdul Majid dan menjemput penumpang dari anggota koperasi simpan pinjam (KSP) Permata di daerah Ciputat Tangerang Selatan sekitar pukul 04.30 wib. Kemudian ketiga bus tersebut berangkat dengan tujuan menuju Bandung menggunakan ruas jalan tol Jakarta-Cipularang, dimana ketika berada di KM 17 sekitar daerah Bekasi terdakwa merasakan terdapat masalah pada bagian pengereman (komponen rem sistem angin) yang terlihat pada *indicator* tekanan angin di tabung angin (*Reservoir Air Tank*) pada *Dashboard* ruang kemudi yang tidak stabil ketika dilakukan pengereman pada kendaraan bus tersebut, tetapi terdakwa tetap melakukan perjalanan dan kemudian berhenti di rest area Km 19 di ruas jalan tol dan selanjutnya terdakwa bersama saksi Dedi Kusnedi beserta sopir dan kernet bus lainnya memeriksa kondisi sistem pengereman. Bahwa selanjutnya terdakwa berkomunikasi dengan saksi Mad Soleh selaku Mekanik di PO Premiun Passion yang sebelumnya telah diberitahukan oleh Kepala Bagian Operasional PT Ikin Mandiri Utama yaitu saksi Ricki Prayitna bin Mawarni tentang permasalahan pada sistem pengereman pada kendaraan yang dikemudikan oleh terdakwa dan selanjutnya saksi Mad Soleh menyarankan kepada terdakwa untuk tidak melanjutkan perjalanan dan meminta kendaraan Bus

Pariwisata pengganti lainnya kepada bagian sales PT Ikin Mandiri Utama, karena terdapat kerusakan pada bagian pengereman khususnya bagian servo yang tidak bisa tidak harus dilakukan tindakan perbaikan dengan segera karena akan membahayakan keselamatan, namun hal ini tidak dilakukan oleh terdakwa dan bahkan bertukar posisi mengemudikan bus pariwisata dengan nomor Polisi F - 7959 AA dengan saksi Anwar Sanusi yang sebelumnya mengemudikan bus Pariwisata urutan kedua yaitu nomor polisi F-7958 AA dengan tujuan mengetahui kerusakan kendaraan bus pariwisata yang dikemudikan oleh terdakwa. Kemudian setelah itu ketiga rombongan bus pariwisata berangkat dari Km 19 dan setibanya di RM Bakmi Jawa di jalan Setiabudi Kota Bandung, selanjutnya saksi Anwar Sanusi memberitahukan kepada terdakwa pada bagian selang angin komponen rem pada bus yang dikemudikan oleh terdakwa terjadi kebocoran pada sistem remnya dan menyarankan melapor ke saksi Ricki Prayitna sebagai Kepala Operasional. Selanjutnya terdakwa menghubungi saksi Ricki Prayitna dan kemudian menyarankan terdakwa untuk mencari mekanik kendaraan jenis Mercedes Bens di daerah Bandung. Setelah itu terdakwa berkomunikasi dengan saksi Saif Rusdi selaku mekanik lainnya di PO Premium Passion melalui akun WhatsApp Group Office PO Premium Passion dan memberitahukan ada permasalahan pada bagian pengereman pada bus yang dikemudikan oleh terdakwa dan selanjutnya dengan tidak berkomunikasi dengan saksi Ricki Prayitna selanjutnya saksi Saif Rusdi meminta terdakwa memfoto komponen yang mengalami kerusakan dan kemudian mengirimkan ke saksi Saif Rusdi dan kemudian saksi Saif Rusdi tanpa melakukan pemeriksaan langsung komponen dimaksud menyepakati mengakali perbaikan permasalahan tersebut dengan cara memotong selang angin servo sebelah kanan belakang bus F.7959 AA dan menutup lubang bekas selang mempergunakan baut

dan kemudian di klem. Bahwa saksi Saif Rusdi menyarankan terdakwa untuk memotong selang servo dan terdakwa menyuruh saksi Dedi Kusnedi untuk memotong tetapi saksi Dedi Kusnedi beberapa kali menolak, namun setelah diyakinkan oleh terdakwa dan saksi Saif Rusdi tidak akan terjadi dampak buruk pada sistem pengereman maka akhirnya saksi Dedi Kusnedi mengikuti perintah itu dengan melakukan pemotongan selang angin servo sebelah kanan belakang dan menutup lubang bekas selang yang terpotong menggunakan baut dan kemudian diklem dengan dipandu saksi Saif Rusdi menggunakan hp milik terdakwa. Setelah berada lebih kurang dua jam di Bakmi Jawa kemudian rombongan bus berangkat kembali dengan posisi bus yang dikemudikan oleh terdakwa berada paling depan dengan tujuan tempat wisata pemandian air panas Sariater Subang. Bahwa terdakwa selanjutnya mengemudikan bus seolah olah kondisi rem normal dan ketika melewati turunan jalan raya jurusan Bandung menuju Subang di Kampung Cicenang Desa Ciater Kecamatan Ciater kabupaten Subang (Tanjakan Emen) yang kondisi jalan menurun dan banyak tikungan terdakwa mengemudikan bus dengan kecepatan tinggi yaitu 60 km/jam dalam kondisi *persneling* gigi 4 dan saat laju kendaraan dalam kondisi kencang terdakwa mengoper *persneling* gigi menjadi gigi 3 sambil melakukan pengereman dengan menginjak pedal rem dan terdakwa melihat *indicator* tekanan angin rem pada angka 6 dan terus menurun sehingga terjadi permasalahan pada sistem angin bagian rem sehingga laju kendaraan bus tidak terkendali karena tidak berfungsinya sistem pengereman ketika pedal rem diinjak atau ditekan berulang kali dan mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan menabrak satu unit sepeda motor revo nomor polisi T-4832 AM yang dikemudikan korban Agus Waluyo dan menabrak rambu di kiri jalan sehingga oleng ke kiri dan terguling miring ke kiri dengan posisi ban sebelah kanan depan dan belakang berada

di atas dan terseret ke depan sejauh 15 meter dan terhenti setelah menabrak dinding tebing sebelah kiri jalan sehingga mengakibatkan 51 orang penumpang terlempar keluar dari bus dan sebagian terhimpit badan bus dan sebagian masih berada dalam bus sehingga mengakibatkan luka ringan 8 (delapan) orang, luka berat 7 (tujuh) orang dan meninggal 27 (dua puluh tujuh) orang.

2. Dakwaan Penuntut umum.

Dalam Putusan Pengadilan Negeri Subang Nomor : 119/Pid.Sus/2018/PN.SNG, terdakwa telah didakwa oleh Penuntut Umum dengan dakwaan yang pada pokoknya sebagai berikut :

Primair :

- Kesatu Pasal 311 ayat (5) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Jo. Pasal 55 ayat (1) ke-1 KUHP dan;
- Kedua Pasal 311 ayat (4) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Jo. Pasal 55 ayat (1) ke-1 KUHP. dan
- Ketiga Pasal 311 ayat (3) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Jo. Pasal 55 ayat (1) ke-1 KUHP.

Subsidaire :

- Kesatu Pasal 310 ayat (4) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Jo. Pasal 55 ayat (1) ke-1 KUHP dan;
- Kedua Pasal 310 ayat (2) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Jo. Pasal 55 ayat (1) ke-1 KUHP.

3. Tuntutan Jaksa Penuntut Umum.

Terhadap perkara ini, Penuntut Umum pada pokoknya menuntut supaya Majelis Hakim Pengadilan Negeri Subang yang memeriksa dan mengadili perkara ini memutuskan :

- Menyatakan terdakwa AMIRUDIN BIN ABDURAHMAN terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana “dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dan mengakibatkan orang lain meninggal dunia, luka berat serta luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang”, sebagaimana yang diatur dan diancam pidana dalam Pasal 311 ayat (5) Undang-Undang RI No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Jo. Pasal 55 ayat (1) ke-1 KUHP dan Pasal 311 ayat (4) Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Pasal 311 ayat (3) Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Jo. Pasal 55 ayat (1) ke-1 KUHP, sebagaimana diuraikan dalam Surat dakwaan Primer Kesatu dan Kedua dan Ketiga Penuntut Umum.
- Menjatuhkan pidana terhadap terdakwa AMIRUDIN BIN ABDURAHMAN dengan pidana penjara 10 (sepuluh) tahun , dengan perintah agar terdakwa tetap ditahan.
- Barang bukti berupa ;
 - 1 (satu) unit kendaraan mobil bus pariwisata merk Mercedes Benz tahun 2012, No. Pol : F-7959-AA,
 - 1 (satu) lembar STNK atas nama PT IKIN MANDIRI UTAMA.
 - 1 (satu) buah buu KIR Nomor : b50.56687 yang dikeluarkan oleh Dishub Kota Bogor.
 - 1 (satu) lembar Kartu Pengawasan izin Penyelenggaraan Angkutan Pariwisata Nomor : 3912/A.J.202/DJPD/325198003 yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

- 1 (satu) lembar Kartu Pengawasan Penyelenggaraan Angkutan Pengawasan yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Kota Bogor.

Dikembalikan kepada saksi DAVID IKIN PRIANTO BIN RUDI PRIANTO.

- 1 (satu) buah sim B I Umum Nomor 861225261439 yang dikeluarkan oleh Polresta Bandar Lampung atas nama AMIRUDIN.

Dikembalikan kepada terdakwa AMIRUDIN BIN ABDURAHMAN.

- 1 (satu) unit kendaraan sepeda motor Honda Beat warna merah Nomor Polisi T-4382 MM.

Dikembalikan kepada saksi NINDA NURLAELA Binti SUHARJA.

- 1 (satu) buah Hand Phone warna silver merk Samsung nomor HP 0895369546423;
- 1 (satu) buah Hand Phone warna putih merk Oppo nomor HP 081289991200;
- 1 (satu) buah cutter merah merk Joyko;
- 1 (satu) buah obeng warna putih bening;
- 1 (satu) buah obeng kembang warna merah bening;
- 1(satu) buah handphone warna putih merk Xiaomi nomor handphone Hp 082138557471;
- 1 (satu) buah Hand Phone Merk Samsung type J2 prime warna emas berikut sim card.

Dirampas untuk dimusnahkan.

- Membebaskan kepada terdakwa AMIRUDIN BIN ABDURAHMAN membayar biaya perkara sebesar Rp.2000,-

4. Putusan Pengadilan Negeri Subang.

Mengingat Pasal 311 ayat (5) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu

Lintas dan Angkutan jalan Jo. Pasal 55 ayat (1) ke-1 KUHP. dan Pasal 311 ayat (4) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Jo. Pasal 55 ayat (1) ke-1 KUHP. dan Pasal 311 ayat (3) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Jo. Pasal 55 ayat (1) ke-1 KUHP dan Undang-undang Nomor 5 tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana (KUHAP) serta Pasal-Pasal dan peraturan perundang-undangan lain yang berkaitan dengan perkara ini.

MENGADILI

1. Menyatakan terdakwa AMIRUDIN Bin ABDURAHMAN tersebut diatas terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana “setiap orang yang turut serta dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa yang mengakibatkan mati” dan “setiap orang yang turut serta dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan luka berat” dan “setiap orang yang turut serta dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka-luka ringan” sebagaimana dalam dakwaana kombinasi Primair ke satu, kedua dan ketiga;
2. Menjatuhkan pidana terhadap terdakwa Amirudin bin Abdurahman oleh karena itu dengan pidana penjara selama 9 (sembilan) tahun;
3. Menetapkan masa penangkapan dan penahanan yang telah dijalani oleh terdakwa Amirudin bin Abdurahman dikurangi seluruhnya dari pidana yang dijatuhkan;
4. Menetapkan agar terdakwa Amirudin bin Abdurahman tetap berada dalam tahanan;

5. Menetapkan barang bukti berupa :

- 1 (satu) unit kendaraan mobil bus pariwisata merk Mercedes benz tahun 2012, No. Pol : F 7959 – AA;
- 1 (satu) lembar STNK Nomor : 00538320 A atas nama PT Ikin Mandiri Utama alamat jl. KH. Soleh Iskandar Rt.001 Rw.001 Cibadak Bogor;
- 1 (satu) buah buku KIR Nomor : B50.56687 yang dikeluarkan oleh Dishub Kota Bogor;
- 1 (satu) lembar Kartu Pengawasan Izin Penyelenggaraan Angkutan Pariwisata Nomor :3912/AJ/202/DJPD/325198003 yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
- 1 (satu) lembar Kartu Pengawasan Penyelenggaraan Angkutan Pariwisata yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Kota Bogor, **dikembalikan kepada saksi David Ikin Prianto Bin Rudi Prianto;**
- 1 (satu) buah SIM B 1 Umum Nomor : 861225261439 yang dikeluarkan oleh Polresta Bandar Lampung atas nama Amirudin **dikembalikan ke terdakwa Amirudin;**
- 1 (satu) unit Kendaraan sepeda motor Honda Beat warna merah No. Pol. : T-4382 –MM **dikembalikan ke saksi Ninda Nurlaela Binti Suharja;**
- 1 (satu) buah hand phone warna putih merk OPPO Nomor Hp. 0895 369546423, 1 (satu) buah pisau cutter warna merah merk Joyko, 1 (satu) buah obeng warna putih bening, 1 (satu) buah obeng kembang warna merah bening, 1 (satu) buah hand phone warna putih merk Xiaomi nomor HP 082138557471, 1 (satu) buah Hand Phone merk Samsung Type J2 Primer warna emas berikut sim cardnya **dirampas untuk dimusnahkan.**

6. Membebaskan kepada terdakwa Amirudin bin Abdurahman membayar biaya perkara sebesar Rp.2000.-

Pada kasus ini terpidana Amirudin bin Abdurahman bersama-sama dengan Saif Rudi bin Kusno Sudiono terbukti secara sah dan meyakinkan telah dalam kedudukannya sebagai orang yang melakukan, menyuruh melakukan atau turut serta melakukan suatu perbuatan dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara yang membahayakan bagi nyawa atau barang yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dan mengakibatkan orang lain meninggal dunia. Namun mereka berdua bekerja pada PT Ikin Mandiri Utama (didirikan berdasarkan akta notaris Ny Natalia Lini Handayani, SH, no. 73 tanggal 26 Mei 2015 yang berkantor di Jl. Raya Pajajaran Ruko Villa Indah Pajajaran No, 8 E Kota Bogor), terdakwa sebagai sopir yang mengendarai Bus Pariwisata merk Mercedes benz PO Premium Passion nomor polisi F 7959 AA dan saksi Saif Rusdi sebagai mekanik PT Ikin Mandiri Utama yang mempunyai struktur organisasi dengan Direktur Utama adalah saksi David Ikin Prianto bin Rudi Prianto, struktur kepengurusan terdiri dari kepala operasional yaitu saksi Ricki Prayitna, staf administrasi yaitu Mayasari, staf sales yaitu Elia Agustin dan Linda Lisna Pratiwi dan dua orang mekanik yaitu saksi Mad Soleh dan saksi Saif Rudi. Berdasarkan pemeriksaan oleh ahli dari APM mercedes Benz di PT Citrakarya Pranata Bandung yang bernama Mukhsinin bin Tazali bahwa ada kebocoran pada rem yang menggunakan *full air brake system* (angin full) mengakibatkan pengisian tekanan ke reservoir air tank (tabung angin) tidak maksimal dan berpengaruh terhadap pengereman dan hal ini ditemukan saat pemeriksaan secara visual ditemukan adanya indikasi kebocoran dengan adanya konektor selang angin untuk rem kaki belakang kanan yang goyang, selain itu juga ditemukan komponen selang angin yang menuju ke konektor yang dalam kondisi tidak kencang tersebut sudah

dalam kondisi terpotong dan disumbat dengan baut dan kemudian diikat menggunakan klaim. Pada servo (*booster*) roda belakang kanan terlihat drat (ulir) rusak sehingga konektor selang angin tidak terpasang dengan benar sehingga mengakibatkan kebocoran angin ketika pedal rem di injak dan tekanan angin di tabung angin (reservoir angin) berkurang dan dari kebocoran ini menimbulkan suara mendesis yang cukup kencang ketika pedal rem diinjak dan hal ini pasti diketahui kru kendaraan bus. Sehingga dengan kendaraan yang demikian seharusnya kendaraan tidak boleh beroperasi dan harus dilakukan perbaikan, karena apabila tidak dilakukan perbaikan maka tekanan angin akan terus berkurang yang berakibat rem tidak berfungsi secara maksimal/ terjadi kegagalan fungsi rem pada roda belakang kanan. Atas apa yang terjadi yaitu komponen selang angin roda belakang kanan yang menuju ke konektor sudah dalam kondisi terpotong dan disumbat dengan baut dan diikat menggunakan klaim maka hal ini tidak sesuai dengan standard Mercedes – Benz. **Bahwa perusahaan telah lalai dalam hal ini**, dengan sistem perawatan kendaraan operasional ERP , maka mekanik melakukan perbaikan sendiri dengan melihat pada jadwal service. Pelaksanaan perawatan kendaraan dilakukan di garasi oleh kedua mekanik yaitu saksi Saif Rudi dan Mad Soleh. Fakta persidangan menunjukkan bahwa setiap melakukan perawatan kendaraan milik PO Premium Fashion maka kendaraan tidak dibawa ke dealer resmi terkecuali kendaraan yang masih baru dan memiliki service gratis dan pengetahuan saksi sebagai mekanik di dapat dari pengalaman bukan berdasarkan ilmu pengetahuan. Perusahaan seharusnya melakukan perawatan di dealer resmi bukan memperbaiki sendiri, karena dengan melakukan perawatan di bengkel resmi akan dapat diketahui kerusakan yang timbul pada kendaraan serta dapat diketahui bagian-bagian mana yang rusak sehingga dapat langsung diganti dengan suku cadang yang baru dengan kualitas yang terjamin,

dengan melakukan perawatan sendiri kendaraan oleh mekanik perusahaan dan menyediakan *spare part* sendiri maka hal ini tidak sesuai dengan standard yang berlaku bahwa perbaikan dilakukan oleh ahlinya yang sudah bersertifikasi dengan *spare part* standard dealer resmi. Padahal setiap kendaraan yang akan beroperasi di jalan harus dalam kondisi laik jalan, demikian diatur pada :

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
Pasal 48 ayat (1), ayat (2), ayat (3), Pasal 49 ayat (1) dan ayat 2, Pasal 50 ayat (1) ayat (2) ayat (3) dan ayat (4);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan;
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor

Bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Persyaratan teknis meliputi susunan, perlengkapan, ukuran karoseri, rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya, penggunaan, penggandaan kendaraan bermotor dan/atau penempelan kendaraan bermotor. Sementara persyaratan laik jalan minimal terdiri dari emisi buang gas, kebisingan suara, efisiensi sistem rem utama, efisiensi sistem rem parker, kincup roda depan, suara klakson, daya pancar dan arah sinar lampu utama, radius outar, akurasi alat penunjuk kecepatan, kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban, kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan. Kondisi layak jalan kendaraan harus memenuhi beberapa tahapan pengujian yaitu uji tipe dan uji berkala. Uji tipe meliputi uji fisik dan uji berkala. Uji berkala yang dilakukan terhadap angkutan penumpang umum, mobil bus, mobil barang terdiri dari pendaftaran kendaraan wajib uji berkala, uji pertama berkala dan uji berkala perpanjangan masa berlaku. Uji berkala perpanjangan masa waktu dilakukan setiap

6 (enam) bulan sekali dengan tahapan :

- a. pemeriksaan persyaratan teknis, merupakan kegiatan pemeriksaan kendaraan bermotor dengan atau tanpa peralatan uji dalam rangka pemenuhan terhadap ketentuan mengenai persyaratan teknis kendaraan bermotor yang dilakukan sesuai tata urutan pemeriksaan untuk mencapai hasil yang optimal;
- b. Pengujian laik jalan, merupakan kegiatan pengukuran kinerja minimal kendaraan bermotor berdasarkan ambang batas laik jalan dan wajib menggunakan peralatan uji.

Uji berkala perpanjangan wajib dilakukan sesuai dengan domisili kendaraan bermotor yang bersangkutan selambat-lambatnya 30 (tiga) puluh hari sebelum habis masa berlaku uji berkala kendaraan bermotor dengan membayar biaya uji sesuai ketentuan dan harus membawa kendaraan bermotor yang akan dilakukan pengujian dan apabila kendaraan tidak dapat dihadirkan maka pengujian berkala dianggap batal dan dapat mengajukan kembali permohonan uji ulang.

Bahwa dalam keadaan tertentu pengujian berkala dapat dilakukan pada Unit Pelaksanan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor di daerah lain dalam hal ;

1. Masa berlaku uji berkala telah jatuh tempo, sedangkan kendaraan bermotor berada di luar domisili pemilik kendaraan;
2. Kendaraan terkena sanksi pelanggaran karena tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta terkena kewajiban uji;
3. Peralatan uji di unit pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor sesuai domisili kendaraan bermotor yang bersangkutan di daftar sedang dalam keadaan rusak atau tidak berfungsi sebagaimana mestinya.

Kendaraan bermotor dinyatakan lulus uji berkala jika memenuhi persyaratan administrasi dan teknis serta memenuhi ambang batas laik jalan kendaraan

bermotor dan selanjtnya diberikan bukti lulus uji. Jika lulus uji yang berupa kartu uji dan tanda uji (tanda uji berupa stiker yang di temple pada kaca depan sisi kiri bawah bagian dalam), berbentuk seragam dan berlaku di seluruh Indonesia. Tapi jika dinyatakan tidak lulus uji maka akan diterbitkan surat keterangan tidak lulus uji dengan mencantumkan item yang tidak lulus uji, alasan tidak lulus uji, perbaikan yang harus dilakukan serta waktu dan tempat dilakukan pengujian ulang. Terhadap kendaraan yang tidak melakukan uji berkala selama 2 (dua) tahun sejak masa berkala uji berkala berakhir di hapus dari daftar kendaraan wajib uji berkal, dilakukan setelah pimpinan unit pelaksana uji berkala kendaraan bermotor memberikan peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali dengan tenggang waktu peringatan pertama diberikan selambat-lambatnya 6 (enam) bulan sejak masa berlaku uji berkala berakhir, peringatan kedua diberikan selambat-lambatnya 3 (tiga) bulan sejak diterbitkan peringatan pertama, peringatan ke tiga diberikan selambat-lambatnya 3 (tiga) bulan sejak diterbitkan peringatan kedua dan seluruh unit pelaksana uji berkala kendaraan bermotor dilarang melakukan pengujian terhadap kendaraan wajib uji yang telah di hapus. Namun hal ini tidak dilakukan oleh pemilik perusahaan yaitu saksi David Ikin Prianto bin Rudi Prianto, seharusnya pemilik perusahaan bertanggung jawab akan kondisi kendaraan yang dimilikinya yaitu dengan melakukan perawatan di dealer resmi bukan menyediakan *spare part* tersendiri dan melakukan perawatan kendaraan dengan tenaga mekanik perusahaan yang tidak memiliki keahlian khusus. Bahwa permasalahan ini, saksi David Ikin Prianto selaku pimpinan tingkat atas (*top management*) mempunyai beban tugas diantaranya bertanggung jawab atas berhasilnya misi organisasi, melakukan pembinaan, pengarahan dan bimbingan terhadap bawahannya serta sebagai penentu kebijakan untuk tercapainya tujuan dan sasaran perusahaan yang

akan dicapainya. Termasuk disini kebijakan untuk tidak melakukan perawatan perawatan di dealer resmi serta menyediakan sendiri *spare part* adalah kebijakan saksi David Ikin yang akhirnya membiarkan kendaraan dalam kondisi tidak layak digunakan untuk mengangkut penumpang dan hal ini tidak diperhitungkan oleh saksi David Ikin sehingga dengan kondisi kendaraan yang tidak layak mengakibatkan kecelakaan menimbulkan korban jiwa meninggal dunia dan luka berat. Sehingga dapat dikatakan disini saksi David Ikin dapat ikut bertanggung jawab atas terjadinya tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang mati dan luka berat, namun dalam perkara ini pemilik perusahaan tidak dimasukkan dalam orang-orang yang dapat dimintakan pertanggungjawaban pidana. Penyidik kepolisian sebagai salah satu aparat penegak hukum mempunyai kewenangan untuk melakukan pemberkasan atas suatu tindak pidana dan mempunyai *standard operating prosedur* (SOP) dalam penanganan perkara. Disinilah dituntut aparat yang betul-betul profesional, sehingga sejak dari awal penyidikan sudah dapat diketahui siapa-siapa saja yang dapat dimintakan pertanggung jawaban pidana apabila terjadi suatu tindak pidana, menentukan barang bukti apa yang dapat disita sebagai dasar untuk pembuktian di persidangan. Selain itu Jaksa Penuntut Umum juga dituntut untuk profesional dalam menangani perkara ini sehingga petunjuk yang diberikan kepada penyidik atas berkas perkara yang diterima oleh jaksa penuntut umum adalah betul-betul yuridis dan dapat dipertanggungjawabkan sehingga mempermudah saat pemeriksaan di persidangan dan hakim yang memutuskan perkara akan memutus dengan seadil-adilnya. Namun hal ini tidak dilakukan secara profesional baik oleh penyidik kepolisian, Jaksa Penuntut Umum maupun hakim. Bahwa saksi David Ikin tidak dijadikan tersangka oleh penyidik kepolisian, Jaksa Penuntut Umum tidak memberikan petunjuk

kepada penyidik saat pemberkasan sehingga saat majelis Hakim menjatuhkan putusan hanya kepada pelaku tindak sesuai dengan berkas perkara dan Penuntut Umum pada surat tuntutan tidak menyebutkan denda yang harus dibayarkan serta barang bukti dikembalikan ke pemiliknya yaitu saksi David Ikin. Padahal dalam Pasal 315 Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2009 tentang Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan jelas diatur tentang kecelakaan lalu lintas yang melibatkan perusahaan maka pertanggung jawaban pidana dikenakan terhadap angkutan umum dan/atau pengurusnya serta terhadap pengurus dikenakan pidana dan dijatuhkan denda dan terhadap perusahaan angkutan umum dapat juga dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan bagi kendaraan yang digunakan. bahwa dalam hal tindak pidana dilakukan oleh perusahaan angkutan umum pertanggungjawaban pidana dikenakan terhadap perusahaan Angkutan Umum dan atau pengurusnya

b. Putusan Pengadilan Negeri Waingapu nomor : 8/Pid.Sus/2016/Ppn/ wgp tanggal 18 April 2016

1. Kasus Posisi : pada hari Senin tanggal 13 Juli 2015 sekitar pukul 15.30 wib bertempat di jalan Wanga Waingapu-Melolo Km 50 Kampung Bulla Desa Wanga Kecamatan Umalulu Kabupaten Sumba Timur atau setidaknya ditempat lain yang masih termasuk wilayah hukum Pengadilan Negeri Waingapu terdakwa Anus Ndapa Tamu mengemudikan mobil angkutan umum berupa minibus Arjuna warna merah No. Pol ED 26660 A dari Kawangu menuju Wulla Waijelu dengan mengangkut penumpang sebanyak 19 (Sembilan) belas orang sedangkan kapasitas tempat duduk hanya untuk 16 (enam belas) orang sehingga melebihi kapasitas dan salah satu penumpang saksi Elvis Laki Amah duduk dibawah/dek mobil dengan menghadap kepintu dengan keadaan pintu yang tidak tertutup. Kemudian di dalam perjalanan

tepatnya di jalan Wangu Waingapu – Melolo Km 50 Kampung Bulla Desa Wangu Kecamatan Umalulu Kabupaten Sumba Timur ban belakang bagian kiri mengalami pecah sehingga minibus yang dikemudikan terdakwa mulai hilang kendali dan jatuh miring ke kanan dengan posisi kepala kendaraan menuju arah Melolo, selanjutnya korban Elvis Laki Amah yang duduk menghadap pintu terjepit oleh tangga naik yang ada pada bagian pintu. Bahwa akibat dari perbuatan terdakwa mengakibatkan saksi Elvis Laki Amah mengalami luka berat /cacat seumur hidup karena kaki bagian kanan luka dan tulang tempurung kaki hancur. Bahwa terdakwa menggunakan mobil yang tidak layak pakai karena menggunakan ban vulkanisir (ban lama dicetak kembali) sehingga terlihat baru dan tidak licin kalau dilihat. Bahwa ban mobil disediakan oleh Ongko Kwee Heng Kun selaku pemilik Bus Arjuna dan yang mencetak ulang ban adalah Ongko Kwee Heng Kun dan yang menyuruh menggunakan ban vulkanisir adalah Ongko Kwee Heng Kun. Bahwa terdakwa lalai dalam kecelakaan ini karena mengemudikan kendaraan sambil melakukan pembicaraan melalui handphone dan tidak mengindahkan peringatan penumpang sehingga ketika ban pecah dan kendaraan oleng terdakwa tidak sigap mengantisipasi sehingga terjadilah kecelakaan. Bahwa olengnya bus Arjuna akibat pecah ban belakang bagian kiri tidak dapat dipersalahkan kepada terdakwa melainkan kepada pemilik kendaraan yaitu Ongko Kwee Heng Kun yang bertanggung jawab atas penyediaan suku cadang kendaraan.

2. Dakwaan Penuntut Umum.

Dalam Putusan Pengadilan Negeri Waingapu Nomor : 8/Pid.Sus/2016/Ppn/ wgp tanggal 18 April 2016 terdakwa telah didakwa oleh Penuntut Umum dengan dakwaan yang pada pokoknya sebagai berikut yaitu melanggar Pasal 310 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

3. Tuntutan Jaksa Penuntut Umum.

Terhadap perkara ini, Penuntut Umum pada pokoknya menuntut supaya Majelis Hakim Pengadilan Negeri Waingapu yang memeriksa dan mengadili perkara ini memutuskan :

- Menyatakan terdakwa ANUS NDAPA TAMU terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana “yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang lain luka berat”, sebagaimana diatur dan diancam pidana dalam Pasal 310 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 .
- Menjatuhkan pidana terhadap terdakwa ANUS NDAPA TAMU dengan pidana penjara selama 1 (satu) tahun dan 8 (delapan) dikurangi masa penangkapan dan penahanan yang telah dijalani oleh terdakwa selama terdakwa berada dalam tahanan dengan perintah agar terdakwa tetap berada dalam tahanan.
- Menetapkan barang bukti berupa : kendaraan umum mobil Bus Mitsubishi colt diesel Microbus 110 PS warna abu-abu No. Pol ED 2660 A dengan nama “Arjuna” , 1 (satu) lembar STNK mobil bus Mitsubishi colt diesel microbus 110 PS warna abu-abu an. MARGARETA LORUKOBA No. Pol ED 2660 A, 1 (satu) buku uji berkala kendaraan (Buku KIR) Nomor uji berkala WGP 1584 kendaraan mini bus Arjuna No. Pol ED 2660 A atas nama MARGARETA LORUKOBA dikembalikan kepada KWEE HENG KUN, 1 (satu) buah SIM B1 Umum an. MELKIANUS HAMI NDAPA TAMU nomor SIM 8006166360104 berlaku sampai dengan 1 Juni 2019 dikembalikan kepada terdakwa.
- Menghukum terdakwa supaya dibebani membayar biaya perkara sebesar Rp.1000, (seribu rupiah).

4. Putusan Pengadilan Negeri Waingapu.

Mengingat Pasal 310 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Undang-Undang Nomor 8 tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana serta peraturan perundang-undangan lain yang bersangkutan.

MENGADILI

1. Menyatakan terdakwa ANUS NDAPA TAMU, terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan orang lain luka berat sebagaimana dalam dakwaan tunggal;
2. Menjatuhkan pidana kepada terdakwa tersebut dengan pidana penjara selama 1 (satu) tahun.
3. Menetapkan masa penangkapan dan penahanan yang telah dijalani oleh terdakwa dikurangkan seluruhnya dari Pidana yang dijatuhkan;
4. Menetapkan terdakwa tetap ditahan.
5. Menetapkan barang bukti berupa :
 - Kendaraan umum mobil Bus Mitsubishi colt Diesel Microbus 110 PS warna abu-abu No. Pol ED 2660 A dengan nama Arjuna .
 - 1 (satu) lembar STNK Mobil Bus Mitsubishi cilt Diesel Microbus 110 PS warna abu-abu an. Margaretha Lorukoba No. POL.ED 2660 a nO. 0067835 /NT/2010.
 - 1 (satu) buku uji berkala kendaraan (Buku KIR) Nomor Uji Berkala WGP 1584 Kendaraan Mini Bus Arjuna No. Pol ED 2660 A an. Margaretha Lorukoba;

Dirampas untuk Negara.

 - 1 (satu) lembar SIM B1 Umum an. Melkianus Hami Ndapa Tamu nomor SIM 8006163 60104 berlaku s/d 01-06-2019

Dikembalikan kepada terdakwa.
6. Membebaskan kepada terdakwa membayar biaya perkara sejumlah Rp.1000,-

(seribu rupiah).

Bahwa dalam perkara ini yang dijadikan tersangka adalah sopirnya yaitu ANUS NDAPA TAMU, karena lalai saat mengemudikan kendaraan yaitu sambil menggunakan handphone, sehingga tidak fokus membawa kendaraan yang mengangkut penumpang melebihi kapasitas mengakibatkan orang lain luka berat. Sementara pemilik mobil *Ongko Kwee Heng Kun* adalah orang yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, karena mobil yang dipergunakan oleh terdakwa adalah mobil tidak layak pakai karena menggunakan ban vulkanisir sehingga terlihat baru dan tidak licin kalau dilihat. Sementara ban mobil disediakan oleh *OngkoKwee Heng Kun* yaitu dengan mencetak ulang ban dan yang menyuruh menggunakan ban Vulkanisir adalah *Ongko kwee Heng Kun*. Padahal pada setiap kendaraan yang akan beroperasi di jalan harus dalam kondisi laik jalan, demikian diatur pada :

- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 48 ayat (1), ayat (2), ayat (3), Pasal 49 ayat (1) dan ayat 2, Pasal 50 ayat (1) ayat (2) ayat (3) dan ayat (4);
- Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan;
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor.

Bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Persyaratan teknis meliputi susunan, perlengkapan, ukuran karoseri, rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya, penggunaan, penggantian kendaraan bermotor dan/atau penempelan kendaraan bermotor. Sementara persyaratan laik jalan minimal terdiri dari emisi buang gas, kebisingan suara, efisiensi sistem rem utamaa, efisiensi sistem rem parker, kincup roda depan, suara klakson, daya pancar dan arah sinar lampu utama, radius outar, akurasi

alat penunjuk kecepatan, kesesuaian kinerja roda dan **kondisi ban**, kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan. Sehingga seharusnya penyidik dari awal sudah dapat menentukan siapa saja yang dapat dikenakan pertanggung jawaban pidana dalam permasalahan seperti ini, begitu juga Jaksa Penuntut Umum saat mempelajari berkas perkara sudah dapat memberikan petunjuk atas kekurangan pada berkas perkara, dalam hal ini walaupun penyidik tidak menjadikan pemilik mobil sebagai tersangka seharusnya Jaksa Penuntut Umum memberikan petunjuk kepada penyidik agar pemilik mobil dijadikan tersangka. Namun Majelis Hakim dalam memutus perkara mempunyai penilaian sendiri yaitu dengan putusan 1 (satu) unit kendaraan mobil Bus Mitsubishi colt Diesel Microbus 110 PS warna abu-abu No. Pol ED 2660 A dengan nama Arjuna *dirampas untuk negara*. Adapun pertimbangan putusan karena pemilik mobil sama sekali tidak pernah datang menjenguk korban dan tidak pernah memberikan santunan dan seharusnya atas kecelakaan yang terjadi merupakan tanggung jawab pemilik bus.

c. Putusan PN Palembang nomor : 777/Pid.Sus/2018/PN.Plg tanggal 5 Juli 2018.

1. Kasus Posisi : bahwa terdakwa Firmansyah bin Riva'i pada hari Kamis tanggal 15 Februari 2018 sekitar pukul 19.00 wib bertempat di jalan Basuki Rahmat Simpang Empat Angkatan 66 Palembang atau setidaknya ditempat lain yang masih termasuk wilayah hukum Pengadilan Negeri Palembang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan berupa 1 (satu) unit mobil Daihatsu Xenia BG 1821 ZQ, 1 (satu) unit mobil Mitsubishi Mirage BG 1321 HC dan 1 (satu) unit sepeda motor Yamaha Mio BG 2576 JL, mengakibatkan korban Muhammad Azhari meninggal dunia yaitu dengan cara bermula terdakwa Firmansyah mengemudikan mobil Fuso BG 8347 LM yang baru selesai bongkar muatan coil dari Km 11 hendak menuju

pulang ke BGR dengan keadaan rem blong, saat di lampu merah angkatan 66 mobil Daihatsu Xenia BG 1821 ZQ dikendarai oleh saksi Titin Martini dari arah jalan Sersan Sani hendak pergi ke dokter di depan BLPT. Lalu saat lampu hijau saksi Titin Martini akan berbalik arah dan memperlambat laju kendaraan, melihat hal ini terdakwa yang berada di posisi belakang berusaha mengurangi kecepatan dan mengerem namun ternyata remnya blong sehingga tidak berfungsi. Terdakwa langsung membanting stir ke kanan arah trotoar agar mobil berhenti, namun mobil terus berjalan bahkan ban sebelah kanan naik menyeberang trotoar jalan dan menabrak tanaman dan tiang lampu merah dan menabrak mobil saksi Titin Martini dan menabrak motor Yamaha Mio BG 2576 JL dan terakhir menabrak mobil Mitsubishi Mirage BG 1321 HC. Akibat dari tertabrak truk fuso, maka motor Yamaha Mio terbalik dan pengemudinya terjatuh dan meninggal di tempat. Terdakwa seharusnya sebelum mengemudikan kendaraan harusnya mengecek kendaraan apakah layak jalan atau tidak dan sekiranya jika tiba-tiba muncul diperjalanan rem rusak maka terdakwa harusnya berhenti dan memperbaiki rem yang blong bukannya jalan terus, selain itu juga terdakwa tidak mempunyai sim.

2. Dakwaan Penuntut Umum.

Dalam Putusan Pengadilan Negeri Palembang 777/Pid.Sus/2018/PN.Plg tanggal 5 Juli 2018 terdakwa telah didakwa oleh Penuntut Umum dengan dakwaan yang pada pokoknya sebagai berikut yaitu melanggar Pasal 310 ayat (1) dan Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

3. Tuntutan Jaksa Penuntut Umum.

Terhadap perkara ini, Penuntut Umum pada pokoknya menuntut supaya Majelis Hakim Pengadilan Negeri Waingapu yang memeriksa dan mengadili perkara ini memutuskan :

- Menyatakan terdakwa FIRMANSYAH BIN RIVA'I (ALM) terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana “mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan atau barang dan mengakibatkan orang lain meninggal dunia” sebagaimana diatur dan diancam pidana dalam dakwaan Pasal 310 ayat (1) dan ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Menjatuhkan pidana terhadap terdakwa FIRMANSYAH BIN RIVA'I (ALM) dengan pidana penjara selama 3 (tiga) tahun dikurangi selama terdakwa berada dalam tahanan sementara dengan perintah agar terdakwa ditahan.
- Menyatakan barang bukti berupa : 1 (satu) unit mobil Fuso Mitsubishi BG 8347 LM dikembalikan kepada yang berhak, 1 (satu) unit mobil Daihatsu Xenia BG 1821 ZQ, 1 (satu) lembar STNK BG 1821 ZQ, 1 (satu) lembar Sim A an. TITIN MARTINI dikembalikan kepada saksi TITIN MARTINI binti H. ACHMAD ANAS, 1 (satu) unit sepeda motor Yamaha Mio BG. 2576 JL, 1 (satu) lembar SIM C an. M. AMBARI TAHIR dikembalikan ke ahli waris DEWI AMOR FITRIANINGSIH BINTI AMBARI TAHIR, 1 (satu) unit mobil Mitsubishi Mirage BG 1321 HC, 1 (satu) lembar STNK BG 1321 HC an. SUSI AGUSTINI , 1 (satu) lembar SIM A an. CHAIRUL SYAFRUDIN dikembalikan ke saksi CHAIRUL SYAFRUDIN Bin H. ROHIM..
- Menetapkan agar terdakwa membayar biaya perkara sebesar Rp.2000,-(dua ribu rupiah).

4. Putusan Pengadilan Negeri Palembang.

Memperhatikan Pasal 310 angka-1 dan Pasal 310 angka-4 UU RI No. 22 Tahun 2009 tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Undang-undang Nomor 8 tahun 1981 tentang hukum Acara Pidana serta peraturan perundang-undangan lain yang

bersangkutan :

MENGADILI :

1. Menyatakan terdakwa Firmansyah bin Riva'i (alm) tersebut diatas, terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan atau barang dan mengakibatkan orang lain meninggal dunia sebagaimana dalam dakwaan kumulatif;
2. Menjatuhkan pidana kepada terdakwa dengan pidana penjara selama 3 (tiga) tahun dan denda sejumlah Rp.10.000.000,- (sepuluh juta rupiah) dengan ketentuan apabila denda tersebut tidak dibayar diganti dengan pidana penjara selama 4(empat) bulan;
3. Menetapkan masa penangkapan dan penahanan yang telah dijalani terdakwa dikurangkan seluruhnya dari pidana yang dijatuhkan.
4. Menetapkan terdakwa tetap ditahan.
5. Menetapkan barang bukti berupa :
 - 1 (satu) unit mobil fuso Mitsubishi BG 8347 LM **dirampas untuk negara;**
 - 1 (satu) unit mobil Daihatsu Xenia BG 1821 ZQ, 1 (satu) lembar STNK BG 1821 ZQ, 1 (satu) lembar SIM A an. Titin Martini dikembalikan ke saksi Titin Martini.
 - 1 (satu) unit sepeda motor Yamaha Mio BG 2576 jl, 1 (satu) lembar SIM C an. M. Azhari dikembalikan ke ahli waris Dewi Amor Fitrianingih.
 - 1 (satu) unit mobil Mitsubishi Mirage BG . 1321 HC, 1 (satu) lembar STNK BG 1321 HC an. Susi Agustini , 1 (satu) lembar SIM A. an. Chairul Syafrudin dikembalikan ke saksi Chairil Syafrudin.
 - Membebaskan kepada terdakwa membayar biaya perkara sejumlah Rp,2000,-

Bahwa dalam kasus ini yang dikenakan pertanggung jawaban pidana atas kecelakaan lalu lintas yang terjadi adalah sopir Firmansyah bin Riva'i (alm) yang karena kelalaiannya menyebabkan orang lain meninggal dunia. Sementara dari fakta di lapangan berdasarkan keterangan saksi di persidangan bahwa mobil fuso yang dikendarai oleh terdakwa **ternyata remnya tidak berfungsi** sehingga tidak dapat menghentikan kendaraan saat posisi fuso berjalan sehingga menabrak mobil di depan yaitu Daihatsu Xenia BG 1821 ZG dan saat akan membanting stir kekanan maka mobil fuso dan menyenggol sepeda motor Yamaha Mio yang dikendarai korban Muhammad Azhari dan membuat terdakwa semakin panik sehingga terdakwa langsung menabrakkan mobil fuso ke tiang lampu merah yang berada di arah jalan R.Sukamto Palembang sehingga mobil terdakwa berhenti. Padahal pada setiap kendaraan yang akan beroperasi di jalan harus dalam kondisi laik jalan, demikian diatur pada :

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 48 ayat (1), ayat (2), ayat (3), Pasal 49 ayat (1) dan ayat 2, Pasal 50 ayat (1) ayat (2) ayat (3) dan ayat (4);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan;
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor.

Bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Persyaratan teknis meliputi susunan, perlengkapan, ukuran karoseri, rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya, penggunaan, penggandaan kendaraan bermotor dan/atau penempelan kendaraan bermotor. Sementara persyaratan laik jalan minimal terdiri dari emisi buang gas, kebisingan suara, **efisiensi sistem rem utama,**

efisiensi sistem rem parkir, kincup roda depan, suara klakson, daya pancar dan arah sinar lampu utama, radius outar, akurasi alat penunjuk kecepatan, kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban, kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan. Bahwa pemilik perusahaan angkutan dalam perkara ini tidak dijadikan saksi maupun sebagai orang yang dapat dikenakan pertanggung jawaban pidana, padahal seharusnya ikut bertanggung jawab. Bahwa permasalahan ini, pemilik perusahaan angkutan selaku pimpinan tingkat atas (top management) mempunyai beban tugas diantaranya bertanggung jawab atas berhasilnya misi organisasi, melakukan pembinaan, pengarahan dan bimbingan terhadap bawahannya serta sebagai penentu kebijakan untuk tercapainya tujuan dan sasaran perusahaan yang akan dicapainya. Termasuk disini kebijakan untuk tidak melakukan perawatan perawatan di dealer resmi serta membiarkan kendaraan dalam kondisi tidak layak digunakan untuk mengangkut penumpang dan hal ini tidak diperhitungkan oleh pemilik perusahaan sehingga dengan kondisi kendaraan yang tidak layak mengakibatkan kecelakaan menimbulkan korban jiwa meninggal dunia. Namun dalam perkara ini pemilik perusahaan tidak dimasukkan dalam orang-orang yang dapat dimintakan pertanggungjawaban pidana. Penyidik kepolisian sebagai salah satu aparat penegak hukum mempunyai kewenangan untuk melakukan pemberkasan atas suatu tindak pidana dan mempunyai standard operating prosedur (SOP) dalam penanganan perkara. Disinilah dituntut aparat yang betul-betul profesional, sehingga sejak dari awal penyidikan sudah dapat diketahui siapa-siapa saja yang dapat dimintakan pertanggung jawaban pidana apabila terjadi suatu tindak pidana, menentukan barang bukti apa yang dapat disita sebagai dasar untuk pembuktian

di persidangan. Selain itu Jaksa Penuntut Umum juga dituntut untuk profesional dalam menangani perkara ini sehingga petunjuk yang diberikan kepada penyidik atas berkas perkara yang diterima oleh jaksa penuntut umum adalah betul-betul yuridis dan dapat dipertanggungjawabkan sehingga mempermudah saat pemeriksaan di persidangan dan hakim yang memutuskan perkara akan memutus dengan seadil-adilnya. Namun hal ini tidak dilakukan secara profesional baik oleh penyidik kepolisian, Jaksa Penuntut Umum. Bahwa pemilik perusahaan tidak dijadikan tersangka oleh penyidik kepolisian, Jaksa Penuntut Umum tidak memberikan petunjuk kepada penyidik saat pemberkasan sehingga saat majelis Hakim menjatuhkan putusan hanya kepada pelaku tindak sesuai dengan berkas perkara. Namun Majelis Hakim dalam memutus perkara mempunyai penilaian sendiri yaitu 1 (satu) unit mobil fuso Mitsubishi BG 8347 LM **dirampas untuk negara**. Adapun pertimbangan putusan karena pemilik mobil sama sekali tidak pernah dihadirkan di persidangan untuk menjadi saksi sehingga Majelis Hakim tidak yakin dengan kepemilikannya, pemilik mobil tidak pernah datang menjenguk keluarga korban yang meninggal dunia dan tidak pernah memberikan santunan serta memberikan ganti kerugian pada kendaraan yang rusak dan seharusnya perusahaan dalam memberikan izin kemudi truck meneliti terdakwa apakah sudah mempunyai SIM. Perusahaan yang memberikan izin kemudi bertanggung jawab oleh karena perusahaan yang memperkerjakan terdakwa.atas kecelakaan yang terjadi merupakan tanggung jawab pemilk bus. Selain itu berdasarkan Pasal 39 ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana disebutkan dalam hal pembedaan karena kejahatan yang tidak dilakukan sengaja atau karena pelanggaran dapat juga dijatuhkan putusan perampasan

hal-hal yang ditentukan undang-undang. Pada Pasal 315 Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2009 tentang Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan jelas diatur tentang kecelakaan lalu lintas yang melibatkan perusahaan maka pertanggung jawaban pidana dikenakan terhadap angkutan umum dan/atau pengurusnya serta terhadap pengurus dikenakan pidana dan dijatuhkan denda dan terhadap perusahaan angkutan umum dapat juga dijatuhi pidana tambahan berupa pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan bagi kendaraan yang digunakan. Seharusnya penyidik dari awal sudah dapat menentukan siapa saja yang dapat dikenakan pertanggung jawaban pidana dalam permasalahan seperti ini, begitu juga Jaksa Penuntut Umum saat mempelajari berkas perkara sudah dapat memberikan petunjuk atas kekurangan pada berkas perkara, dalam hal ini walaupun penyidik tidak menjadikan pemilik mobil sebagai tersangka seharusnya Jaksa Penuntut Umum memberikan petunjuk kepada penyidik agar pemilik mobil dijadikan tersangka.

d. Putusan Pengadilan Negeri Pagar Alam Nomor : 105/Pid.Sus/2020/PN.Pga tanggal 14 Desember 2020.

1. Kasus posisi : bahwa terdakwa M. Rizaldy bin Hasyim Amin pada hari Senin tanggal 23 Desember 2019 sekitar pukul 23.15 wib bertempat dijalan lintas Pagar Alam – Lahat Km 8 Liku Lematang Kelurahan Pelang Kenidai Kecamatan Dempo Tengah Kota Pagar Alam dengan sengaja memberi kesempatan, sarana atau keterangan untuk melakukan kejahatan, yang dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, mengakibatkan orang lain meninggal dunia. Berawal dari pada hari Senin tanggal 23 Desember 2019 saksi Muktaridi (sopir utama) dan alm Feri Agus Mulyadi (sopir cadangan) melapor kepada terdakwa saat

terdakwa berada di loket bus Sriwijaya jalan sungai hitam Bengkulu bahwa telah terjadi kerusakan pada karet bantalan mesin pada Bus Merk Mitsubishi Type Fus nomor Polisi BD 7031 AU sehingga menyebabkan saat perjalanan dari Pendopo ke Bengkulu terasa getaran dari mesin tidak normal dan terasa hingga di kabin kendaraan. Selanjutnya terdakwa menyuruh saksi Muktaridi untuk membeli karet bantalan mesin dan selanjutnya pukul 10.00 wib saksi Mutaridi melapor kembali tentang kondisi 4 (empat) ban bagian belakang sudah gundul dan keadaan 2 (dua) ban vulkanisir pada bagian depan sehingga terdakwa menyuruh membeli 2 (dua) ban vulkanisir sebagai pengganti. Selanjutnya saksi Mutarindi dan saksi Riki mengganti karet bantalan mesin yang rusak dengan yang baru, mengganti oli dan memberi gemuk pada kingpen, tie rod, cangkak 4, klahar gantung serta poli air serta menyetel seluruh rem kendaraan dimaksud. Selanjutnya bus berangkat dengan membawa penumpang 27 (dua puluh tujuh) orang yang berasal dari loket Sungai Hitam 10 (sepuluh) orang dan dari loket Pasar Minggu Bengkulu sebanyak 17 (tujuh belas) orang dengan pengemudi adalah alm Feri Agus Mulyadi (sopir cadangan) karena saksi Muktaridi (sopir utama) tidak bisa pergi. Saat di perjalanan dekat rumah makan Pendopo Empat Lawang, alm Feri Agus Mulyadi tidak dapat mengendalikan kendaraan sehingga mengakibatkan ban masuk ke dalam parit. Bahwa selama dalam perjalanan alm Feri Agus Mulyadi masih terus menaikkan penumpang. Sekitar pukul 23.15 wib bus melintasi jalan Pagar Alam – Lahat Km 9 di liku Lematang Kota Pagar Alam dan saat melalui jalan yang menurun curam dan berliku, alm Feri Agus Mulyadi tidak dapat mengendalikan kendaraan karena sistem pengereman utama tidak berfungsi dan begitu juga sistem pengereman tambahan berupa Exhaust Brake dan Rem parkir tidak berfungsi lagi ditambah kondisi 4 ban belakang yang sudah licin dan 2 ban depan adalah ban vulkanisir sehingga kendaraan menabrak pagar

pengaman jalan dan masuk jurang sungai Lematang sehingga mengakibatkan korban meninggal dunia sebanyak 35 (tiga puluh lima) orang dan 13 (tiga belas) orang mengalami luka-luka.

2. Dakwaan Penuntut Umum.

Dalam Putusan Pengadilan Negeri Pagar Alam Nomor : 105/Pid.Sus/2020/PN.Pga tanggal 14 Desember 2020 terdakwa telah didakwa oleh Penuntut Umum dengan dakwaan yang pada pokoknya sebagai berikut yaitu KESATU melanggar Pasal 311 ayat (5) dan Jo. Pasal 315 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Jo. Pasal 56 ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana ATAU Kedua Pasal 359 KUHP Jo. Pasal 56 ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

3. Tuntutan Jaksa Penuntut Umum.

Terhadap perkara ini, Penuntut Umum pada pokoknya menuntut supaya Majelis Hakim Pengadilan Negeri Pagar Alam yang memeriksa dan mengadili perkara ini memutuskan :

- Menyatakan terdakwa M. Rizaldy bin Hasyimi Amin melakukan tindak pidana dengan sengaja memberi kesempatan, sarana untuk melakukan kejahatan, mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia;
- Menjatuhkan pidana terhadap terdakwa M.RIZALDY BIN HASYIMI AMIN dengan pidana penjara selama 1 (satu) tahun dan 2 (dua) bulan dikurangkan selama terdakwa ditahan dengan perintah agar terdakwa tetap ditahan;
- Menetapkan barang bukti berupa :
 - 1 (satu) buah buku catatan sopir dengan sampul depan bertuliskan “MUK” dan No. Pol. BD 7079 LE yang berisi operasional Bus Nomor Polisi BD 7079 LE

dari bulan Desember 2013 sampai dengan Agustus 2016 serta 9 (sembilan) lembar nota dan 14 (empat belas) lembar surat jalan bus CV. PO. Sriwijaya dari bulan Desember 2013 sampai dengan Agustus 2016;

- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna hijau dengan sampul depan tulisan warna hitam bertuliskan “MUK” dan Nomor Polisi BD 7079 LE bulan Juni 2017 PT Sriwijaya Pratama Express Hitam yang surat jalan 13 (tigabelas) lembar dan nota dandan 11 (sebelas) lembar;
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam MAP warna abu-abu dengan sampul depan tulisan warna biru bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7079 LE bulan Juli 2017 PT Sriwijaya Pratama Ekspres Sungai Hitam Bengkulu yang surat jalan 16 (enam) lembar dan nota dandan 10 (sepuluh) lembar;
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna abu-abu dengan sampul depan tulisan warna biru bertuliskan “MUK” dan Nomor Polisi BD 7079 LE bulan Agustus 2017 PT Sriwijaya Pratama Ekspres Sungai hitam Bengkulu yang surat jalan 2 (dua) lembar dan nota dandan nihil;
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna merah dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan Nomor Polisi Bd 7031 AU Juni 2018 PT Sriwijaya Pratama Ekspres Sungai hitam Bengkulu yang surat jalan 14 (empat belas) lembar dan nota dandan 10 (sepuluh) lembar;
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna merah dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan Nomor Polisi BD 7031 AU Juli 2018 PT Sriwijaya Pratama Ekspres Sungai hitam Bengkulu yang surat jalan 12 (dua belas) lembar dan nota dandan 5 (lima) lembar;
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna kuning dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU Agustus 2018

PT Sriwijaya Pratama Express Sungai hitam Bengkulu yang surat jalan 6 (enam) lembar dan nota dandan 1 (satu) lembar;

- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna kuning dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU September 2018 PT Sriwijaya Pratama Express Sungai hitam Bengkulu yang surat jalan 2 (dua) lembar dan nota dandan 1 (satu) lembar;
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna kuning dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU PT Sriwijaya Pratama Express Sungai hitam Bengkulu yang surat jalan 5 (lima) lembar dan nota danda 1 (satu) lembar;
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna kuning dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU November 2018 PT Sriwijaya Pratama Express Sungai hitam Bengkulu yang surat jalan 4 (empat) lembar .
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna abu-abu dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU Desember 2018 PT Sriwijaya Pratama Express Sungai hitam Bengkulu yang surat jalan 10 (sepuluh) lembar dan nota dandan 6 (enam) lembar;
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna abu-abu dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU Januari 2019 PT Sriwijaya Pratama Express s. hitam Bengkulu yang surat jalan 12 (dua belas) lembar dan nota dandan 5 (lima) lembar;
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna hijau dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU Februari 2019

PT Sriwijaya Pratama Express s. hitam Bengkulu yang surat jalan 10 (sepuluh) lembar;

- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna hijau dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU Maret 2019 PT Sriwijaya Pratama Express s. hitam Bengkulu yang surat jalan 4 (empat) lembar dan nota dandan 1 (satu) lembar;
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna hijau dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU April 2019 PT Sriwijaya Pratama Express s. hitam Bengkulu yang surat jalan 8 (delapan) lembar dan nota dandan 5 (lima) lembar;
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna hijau dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU Mei 2019 PT Sriwijaya Pratama Express s. hitam Bengkulu yang surat jalan 3 (tiga) lembar dan nota dandan 2 (dua) lembar .
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna abu-abu dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU Juni 2019 PT Sriwijaya Pratama Express s. hitam Bengkulu yang surat jalan 13 (tiga belas) lembar dan nota dandan 1 (satu) lembar .
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna abu-abu dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU Juli 2019 PT Sriwijaya Pratama Express s. hitam Bengkulu yang surat jalan 16 (enam belas) lembar dan nota dandan 8 (delapan) lembar;
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna hijau dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU Agustus 2019

PT Sriwijaya Pratama Express s. hitam Bengkulu yang surat jalan 8 (delapan) lembar dan nota dandan 6 (enam) lembar;

- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna hijau dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU September 2019 PT Sriwijaya Pratama Express s. hitam Bengkulu yang surat jalan 8 (delapan) lembar dan nota dandan 3 (tiga) lembar;
- 1 (satu) berkas dalam map abu-abu ada tulisan 2019 rekapitulasi laporan keuangan perusahaan PT Sriwijaya Pratama Express Tahun 2019 dari bulan Januari sampai Juli;
- 1 (satu) buah buku merk okey warna hijau untuk catatan harian PT Sriwijaya Pratama Express bulan September 2019 sampai desember 2019;
- 1 (satu) lembar asli korps PT Sriwijaya Pratama Express tentang standard kelayakan jalan mobil-mobil yang akan diberangkatkan sesuai jadwal keberangkatan;
- 1 (satu) lembar photo copy korps PT Sriwijaya Pratama Express tentang standard kelayakan jalan mobil-mobil yang akan diberangkatkan sesuai jadwal keberangkatan;
- 1 (satu) lembar standard operasional sopir;
- 1 (satu) buku catatan sopir dengan sampul depan bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU yang berisi operasional bus Nomo polisi BD 7031 AU dari bulan Mei 2017 sampai dengan September 2019;
- 1 (satu) lembar surat keterangan domisili PT Sriwijaya Pratama Express Nomor : 474/54/1004/2019 an. Kepemilikan M. Rizaldy tanggal 19 Desember 2019.
- 1 (satu) lembar Surat Keputusan Walikota Bengkulu tentang pemberian Izin gangguan (HO) Nomor : 7902/BPPTPM/2016 tanggal 25 November 2016;

- 1 (satu) lembar surat izin usaha perdagangan (SIUP) kecil Nomor : 94/08-04/PK/II/2017 tanggal 2 Maret 2017;
- 1 (satu) lembar surat rekomendasi Alat Pemadam Api Ringan (APAR) Nomor : 364.5/7808/BPPTPM/2016 tanggal 22 November 2016;
- 1 (satu) lembar surat pengesahan pendirian badan hukum Perseroan Terbatas PT Sriwijaya Pratama Express Nomor AHU-2460490.ah.01.01 Tahun 2015 tanggal 12 Oktober 2015;
- 1 (satu) lembar lampiran surat pengesahan pendirian badan hukum Perseroan Terbatas PT Sriwijaya Pratama Express Nomor AHU-2460490.AH.01.01 Tahun 2015 TANGGAL 12 Oktober 2015;
- 1 (satu) lembar surat tanda daftar perusahaan Perseroan terbatas (PT) an. Perusahaan milik PT Sriwijaya Pratama Express Nomor TDP : 08.04.1.49.139 tanggal 8 Maret 2017;
- 1 (satu) lembar kartu NPWP PT Sriwijaya Pratama Express Nomor : 82.509.652.2-311.000;
- 1 (satu) berkas Akta Pendirian Perseroan Terbatas PT Sriwijaya Pratama Express Nomor :03 tanggal 5 Oktober 2015.
- 1 (satu) lembar Kartu Pengawasan Izin Penyelenggaraan Angkutan AKAP Nomor : SK.00156/AJ.205/4/DJPD/2018/100001637-00020 tanggal 16 Oktober 2018;
- 1 (satu) lembar copy surat jalan mobil bus Sriwijaya No. Pol. BD 7031 AU tanggal 23 Desember 2019;
- 1 (satu) trip surat jalan sopir atas nama sopir MUKRI dari tanggal 4 Oktober sampai 5 oktober 2019 dan nota pembelian barang.

- 1 (satu) trip surat jalan sopir atas nama sopir MUKRI dari tanggal 12 Oktober sampai 13 Oktober 2019.
- 1 (satu) trip surat jalan sopir atas nama sopir MUKRI dan FERRI dari tanggal 15 Oktober sampai 16 Oktober 2019 dan nota pembelian pak rem;
- 1 (satu) trip surat jalan sopir atas nama sopir MUKRI dari tanggal 21 Oktober sampai 22 Oktober 2019 dan nota pembelian barang;
- 1 (satu) trip surat jalan sopir atas nama sopir MUKRI dari tanggal 6 November sampai 7 November 2019 dan nota pembelian barang.
- 1 (satu) trip surat jalan sopir atas nama sopir MUKRI dari tanggal 8 November sampai 8 November 2019 dan nota pembelian barang.
- 1 (satu) trip surat jalan sopir atas nama sopir MUKRI dari tanggal 17 November sampai 18 November 2019 dan nota pembelian barang.
- 1 (satu) trip surat jalan sopir atas nama sopir MUKRI dari tanggal 18 Desember sampai 19 Desember 2019 dan nota pembelian barang.
- 1 (satu) trip surat jalan sopir atas nama sopir MUKRI dari tanggal 21 Desember sampai 22 Desember 2019 dan nota pembelian barang.
- 1 (satu) buah selang rem depan/flexible rem dengan panjang 50 cm dalam kondisi terputus akibat benturan;
- 1 (satu) buah selang fleksibel kompresor rem dengan panjang 27 cm dalam kondisi diikat dengan karet ban dalam;
- 1 (satu) buah selang fleksibel saluran bahan bakar/Furi Hose dengan panjang 60 cm dalam kondisi getas/rapuh;
- 1 (satu) buah selang fleksibel power steering dengan panjang 25 cm dalam kondisi getas/rapuh;

- 1 (satu) buah karet penutup silinder rem/seal wheel cylinder dalam kondisi robek/koyak;
- 1 (satu) buah handle /tuas connecting transmission dengan panjang 25 cm dalam kondisi patah;
- 1 (satu) set mesin kendaraan dengan nomor : 6D16c530872;
- 1 (satu) set bak persneling kendaraan;
- 2 (dua) buah ban kendaraan (bagian belakang) berikut dengan tromol yang sudah terkikis;
- 1 (satu) buah ban kendaraan (bagian depan) berikut dengan tromol yang sudah terkikis;
- 1 (satu) buah buku pemilik kendaraan bermotor (BPKB) Nomor seri M-06774539 bus merk Mitsubishi No. Pol BD 7031 AU atas nama pemilik PT Sriwijaya Pratama Express;
- 1 (satu) bundle berkas SPIONAM PT Sriwijaya Pratama Express;
- 1 (satu) unit kerangka bus merk Mitsubishi No. Pol BD 7031 AU.

Dikembalikan kepada terdakwa.

- Menetapkan terdakwa M.Rizaldy bin Hasyimi Amin untuk membayar biaya perkara sebesar Rp.5000,-

4. Putusan Pengadilan Negeri Pagar Alam.

Memperhatikan Pasal 310 angka-1 dan Pasal 310 angka-4 UU RI No. 22 Tahun 2009 tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Undang-undang Nomor 8 tahun 1981 tentang hukum Acara Pidana serta peraturan perundang-undangan lain yang bersangkutan :

MENGADILI :

- Menyatakan terdakwa M. Rizaldy bin Hasyimi Amin, terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana membantu melakukan tindak pidana mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia;
- Menjatuhkan pidana kepada terdakwa M. Rizaldy bin Hasyimi Amin dengan pidana penjara selama 7 (tujuh) bulan dan denda sejumlah Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah) dengan ketentuan apabila denda tidak dibayar di ganti dengan pidana kurungan selama 1 (satu) bulan pidana kurungan.
- Menetapkan masa penahanan yang telah dijalani terdakwa di kurangkan seluruhnya dari pidana yang di jatuhkan.
- Menetapkan terdakwa tetap ditahan;
- Menetapkan barang bukti berupa :
 - 1 (satu) buah buku catatan sopir dengan sampul depan bertuliskan “MUK” dan No. Pol. BD 7079 le yang berisi operasional Bus Nomor Polisi BD 7079 LE dari bulan Desember 2013 sampai dengan Agustus 2016 serta 9 (Sembilan) lembar nota danda dan 14 (empat belas) lembar surat jalan bus CV. PO. Sriwijaya dari bulan Desember 2013 sampai dengan Agustus 2016;
 - 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna hijau dengan sampul depan tulisan warna hitam bertuliskan “MUK” dan Nomor Polisi BD 7079 LE bulan Juni 2017 PT Sriwijaya Pratama Express Hitam yang surat jalan 13 (tigabelas) lembar dan nota dandan 11 (sebelas) lembar;
 - 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam MAP warna abu-abu dengan sampul depan tulisan warna biru bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7079 LE

bulan Juli 2017 PT Sriwijaya Pratama Ekspres.s. hitam Bengkulu yang surat jalan 16 (enam) lembar dan nota dandan 10 (sepuluh) lembar;

- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna abu-abu dengan sampul depan tulisan warna biru bertuliskan “MUK” dan Nomor Polisi BD 7..... bulan Agustus 2017 PT Sriwijaya Pratama Ekspres s. hitam Bengkulu yang surat jalan 2 (dua) lembar dan nota dandan nihil;
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna merah dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan Nomor Polisi Bd 7031 AU Juni 2018 PT Sriwijaya Pratama Ekspres s. hitam Bengkulu yang surat jalan 14 (empat belas) lembar dan nota dandan 10 (sepuluh) lembar;
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna merah dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan Nomor Polisi BD 7031 AU Juli 2018 PT Sriwijaya Pratama Ekspres s. hitam Bengkulu yang surat jalan 12 (dua belas) lembar dan nota dandan 5 (lima) lembar;
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna kuning dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU Agustus 2018 PT Sriwijaya Pratama Ekspres s. hitam Bengkulu yang surat jalan 6 (enam) lembar dan nota dandan 1 (satu) lembar;
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna kuning dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU September 2018 PT Sriwijaya Pratama Ekspres hitam Bengkulu yang surat jalan 2 (dua) lembar dan nota dandan 1 (satu) lembar;
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna kuning dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU PT

Sriwijaya Pratama Express s. hitam Bengkulu yang surat jalan 5 (lima) lembar dan nota danda 1 (satu) lembar;

- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna kuning dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU November 2018 PT Sriwijaya Pratama Express s. hitam Bengkulu yang surat jalan 4 (empat) lembar .
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna abu-abu dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU Desember 2018 PT Sriwijaya Pratama Express s. hitam Bengkulu yang surat jalan 10 (sepuluh) lembar dan nota dandan 6 (enam) lembar;
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna abu-abu dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU Januari 2019 PT Sriwijaya Pratama Express s. hitam Bengkulu yang surat jalan 12 (dua belas) lembar dan nota dandan 5 (lima) lembar;
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna hijau dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU Februari 2019 PT Sriwijaya Pratama Express s. hitam Bengkulu yang surat jalan 10 (sepuluh) lembar;
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna hijau dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU Maret 2019 PT Sriwijaya Pratama Express s. hitam Bengkulu yang surat jalan 4 (empat) lembar dan nota dandan 1 (satu) lembar;
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna hijau dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU April 2019

PT Sriwijaya Pratama Express s. hitam Bengkulu yang surat jalan 8 (delapan) lembar dan nota dandan 5 (lima) lembar;

- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna hijau dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU Mei 2019 PT Sriwijaya Pratama Express s. hitam Bengkulu yang surat jalan 3 (tiga) lembar dan nota dandan 2 (dua) lembar .
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna abu-abu dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU Juni 2019 PT Sriwijaya Pratama Express s. hitam Bengkulu yang surat jalan 13 (tiga belas) lembar dan nota dandan 1 (satu) lembar .
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna abu-abu dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU Juli 2019 PT Sriwijaya Pratama Express s. hitam Bengkulu yang surat jalan 16 (enam belas) lembar dan nota dandan 8 (delapan) lembar;
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna hijau dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU Agustus 2019 PT Sriwijaya Pratama Express s. hitam Bengkulu yang surat jalan 8 (delapan) lembar dan nota dandan 6 (enam) lembar;
- 1 (satu) buah berkas surat jalan dalam map warna hijau dengan sampul depan tulisan hitam bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU September 2019 PT Sriwijaya Pratama Express s. hitam Bengkulu yang surat jalan 8 (delapan) lembar dan nota dandan 3 (tiga) lembar;
- 1 (satu) berkas dalam map abu-abu ada tulisan 2019 rekapitulasi laporan keuangan perusahaan PT Sriwijaya Pratama Express Tahun 2019 dari bulan Januari sampai Juli;

- 1 (satu) buah buku merk okey warna hijau untuk catatan harian PT Sriwijaya Pratama Express bulan September 2019 sampai desember 2019;
- 1 (satu) lembar asli korps PT Sriwijaya Pratama Express tentang standard kelayakan jalan mobil-mobil yang akan diberangkatkan sesuai jadwal keberangkatan;
- 1 (satu) lembar photo copy korps PT Sriwijaya Pratama Express tentang standard kelayakan jalan mobil-mobil yang akan diberangkatkan sesuai jadwal keberangkatan;
- 1 (satu) lembar standard operasional sopir;
- 1 (satu) buku catatan sopir dengan sampul depan bertuliskan “MUK” dan nomor polisi BD 7031 AU yang berisi operasional bus Nomo polisi BD 7031 AU dari bulan Mei 2017 sampai dengan September 2019;
- 1 (satu) lembar surat keterangan domisili PT Sriwijaya Pratama Express Nomor : 474/54/1004/2019 an. Kepemilikan M. Rizaldy tanggal 19 Desember 2019.
- 1 (satu) lembar Surat Keputusan Walikota Bengkulu tentang pemberian Izin gangguan (HO) Nomor : 7902/BPPTPM/2016 tanggal 25 November 2016;
- 1 (satu) lembar surat izin usaha perdagangan (SIUP) kecil Nomor : 94/08-04/PK/II/2017 tanggal 2 Maret 2017;
- 1 (satu) lembar surat rekomendasi Alat Pemadam Api Ringan (APAR) Nomor : 364.5/7808/BPPTPM/2016 tanggal 22 November 2016;
- 1 (satu) lembar surat pengesahan pendirian badan hukum Perseroan Terbatas PT Sriwijaya Pratama Express Nomor AHU-2460490.ah.01.01 Tahun 2015 tanggal 12 Oktober 2015;

- 1 (satu) lembar lampiran surat pengesahan pendirian badan hukum Perseroan Terbatas PT Sriwijaya Pratama Express Nomor AHU-2460490.AH.01.01 Tahun 2015 TANGGAL 12 Oktober 2015;
- 1 (satu) lembar surat tanda daftar perusahaan Perseroan terbatas (PT) an. Perusahaan milik PT Sriwijaya Pratama Express Nomor TDP : 08.04.1.49.139 tanggal 8 Maret 2017;
- 1 (satu) lembar kartu NPWP PT Sriwijaya Pratama Express Nomor : 82.509.652.2-311.000;
- 1 (satu) berkas Akta Pendirian Perseroan Terbatas PT Sriwijaya Pratama Express Nomor :03 tanggal 5 Oktober 2015.
- 1 (satu) lembar Kartu Pengawasan Izin Penyelenggaraan Angkutan AKAP Nomor : SK.00156/AJ.205/4/DJPD/2018/100001637-00020 tanggal 16 Oktober 2018;
- 1 (satu) lembar copy surat jalan mobil bus Sriwijaya No. Pol. BD 7031 AU tanggal 23 Desember 2019;
- 1 (satu) trip surat jalan sopir atas nama sopir MUKRI dari tanggal 4 Oktober sampai 5 oktober 2019 dan nota pembelian barang.
- 1 (satu) trip surat jalan sopir atas nama sopir MUKRI dari tanggal 12 Oktober sampai 13 Oktober 2019.
- 1 (satu) trip surat jalan sopir atas nama sopir MUKRI dan FERRI dari tanggal 15 Oktober sampai 16 Oktober 2019 dan nota pembelian pak rem;
- 1 (satu) trip surat jalan sopir atas nama sopir MUKRI dari tanggal 21 Oktober sampai 22 Oktober 2019 dan nota pembelian barang;
- 1 (satu) trip surat jalan sopir atas nama sopir MUKRI dari tanggal 6 November sampai 7 November 2019 dan nota pembelian barang.

- 1 (satu) trip surat jalan sopir atas nama sopir MUKRI dari tanggal 8 November sampai 8 November 2019 dan nota pembelian barang.
- 1 (satu) trip surat jalan sopir atas nama sopir MUKRI dari tanggal 17 November sampai 18 November 2019 dan nota pembelian barang.
- 1 (satu) trip surat jalan sopir atas nama sopir MUKRI dari tanggal 18 Desember sampai 19 Desember 2019 dan nota pembelian barang.
- 1 (satu) trip surat jalan sopir atas nama sopir MUKRI dari tanggal 21 Desember sampai 22 Desember 2019 dan nota pembelian barang.
- 1 (satu) buah selang rem depan/flexible rem dengan panjang 50 cm dalam kondisi terputus akibat benturan;
- 1 (satu) buah selang fleksibel kompresor rem dengan panjang 27 cm dalam kondisi diikat dengan karet ban dalam;
- 1 (satu) buah selang fleksibel saluran bahan bakar/Furi Hose dengan panjang 60 cm dalam kondisi getas/rapuh;
- 1 (satu) buah selang fleksibel power steering dengan panjang 25 cm dalam kondisi getas/rapuh;
- 1 (satu) buah karet penutup silinder rem/seal wheel cylinder dalam kondisi robek/koyak;
- 1 (satu) buah handle /tuas connecting transmission dengan panjang 25 cm dalam kondisi patah;
- 1 (satu) set mesin kendaraan dengan nomor : 6D16c530872;
- 1 (satu) set bak persneling kendaraan;
- 2 (dua) buah ban kendaraan (bagian belakang) berikut dengan tromol yang sudah terkikis;

- 1 (satu) buah ban kendaraan (bagian depan) berikut dengan tromol yang sudah terkikis;
- 1 (satu) buah buku pemilik kendaraan bermotor (BPKB) Nomor seri M-06774539 bus merk Mitsubishi No. Pol BD 7031 AU atas nama pemilik PT Sriwijaya Pratama Express;
- 1 (satu) bundle berkas SPIONAM PT Sriwijaya Pratama Express;
- 1 (satu) unit kerangka bus merk Mitsubishi No. Pol BD 7031 AU.

Dikembalikan kepada terdakwa.

- Membebaskan biaya perkara kepada Negara.

Berdasarkan keterangan ahli mekanik Eko Ferry Nugraha, ST sebagai ahli mekanik kendaraan Mitsubishi Fuso dari PT Krama Yuda Tiga Berlian Motor Jakarta sebagai Agen Tunggal Pemegang merk (ATPM) Mitsubishi Indonesia. Setelah dilakukan pemeriksaan terhadap bus, maka analisa dan pendapat ahli adalah sebagai berikut :

- a. Bahwa pada sistem pengereman kendaraan Jenis Bus Merk Mitsubishi Type Fuso Nomor Polisi BD 7031 AU seharusnya selang angin tidak boleh bocor, terhadap kondisi selang angin tersebut terdapat kebocoran yang sudah lama dan tidak seharusnya dilakukan pengikatan menggunakan tali ban, dalam hal terdapat kebocoran maka seharusnya dilakukan penggantian komponen tersebut, jika bocor selang harus diganti (bukan ditambal), seharusnya dipasang *Bracking plat* (penutup/pelindung) rem dan tromol agar tidak haus, seharusnya *Wheel Cylinder Kit* (karet pada *Wheel Cylinder*) diganti karena sudah merembes, seharusnya ada *Parking Brake* dan *Auxialorry (Exhaust Brake)* dengan kondisi yang bagus;

- b. Bahwa pada *Clutch system* pada kendaraan, dimaksudkan kanpas kopling yang menghitam/kondisi aus seharusnya diganti. *Fly wheel* seharusnya diganti karena sudah terdapat retakan halus.
- c. Bahwa pada transmisi pada kendaraan ditemukan persneling pada posisi netral pada saat pemeriksaan disebabkan dari selang angin bocor yang mana berdampak pada suplai angin yang menuju *clutch booster* kurang sehingga memindahkan gigi menjadi keras/sulit dan *synchronizer Ring* (Ring Kuningan) sudah aus yang seharusnya diganti.
- d. Bahwa pada saluran bahan bakar (selang minyak) seharusnya menggunakan yang komponen original (bawaan pabrik) dan seharusnya selang bahan bakar (selang minyak) terhubung dengan *water separator* (Penyaring air).
- e. Bahwa penggunaan ban pada kendaraan yang aus/ melampaui *Tread Water Indicator* seharusnya ban tersebut diganti dan seharusnya ban tidak menggunakan ban dari hasil vulkanisir.

Bahwa yang seharusnya dilakukan terhadap permasalahan tersebut adalah segera melakukan penggantian komponen yang rusak tersebut dalam hal ditemukan kerusakan atau adanya keluhan dan prosedur yang sebaiknya dilakukan adalah mendatangi bengkel resmi kendaraan Mitsubishi dan memberitahukan keluhan yang dirasakan pada kendaraan untuk diperbaiki dengan penggantian komponen yang orisinal yang memiliki kualitas, performa dan daya tahan komponen tersebut. Sehingga dapat disimpulkan kendaraan tersebut kendaraan tidak laik jalan dan tidak seharusnya dioperasikan sebagai angkutan umum.

Bahwa setiap kendaraan saat beroperasi di jalan harus dalam kondisi laik jalan, demikian diatur pada Pasal 48 ayat (1), ayat (2), ayat (3), Pasal 49 ayat (1) dan ayat (2),

Pasal 50 ayat (1), ayat (2), ayat (3) , ayat (4) Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, Peraturan Pemerintah No. 55 tahun 2012 tentang Kendaraan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor dijelaskan bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Persyaratan teknis meliputi susunan, perlengkapan, ukuran, karoseri, rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya, penggunaan, penggantian kendaraan bermotor dan/atau penempelan kendaraan bermotor. Sementara persyaratan laik jalan minimal terdiri dari emisi buang gas, kebisingan suara, efisiensi sistem rem utama, efisiensi sistem rem parkir, kincup roda depan, suara klakson, daya pancar dan arah sinar lampu utama, radius outar, akurasi alat penunjuk kecepatan, kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban, kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan. Kondisi layak jalan kendaraan harus memenuhi beberapa tahapan pengujian yaitu uji tipe dan uji berkala, Uji tipe meliputi uji fisik dan uji berkala. Uji berkala yang dilakukan terhadap angkutan penumpang umum, mobil bus, mobil barang terdiri dari pendaftaran kendaraan wajib uji berkala, uji pertama berkala dan uji berkala perpanjangan masa berlaku. Uji berkala perpanjangan masa waktu dilakukan setiap 6 (enam) bulan sekali dengan tahapan kegiatan :

- a. Pemeriksaan persyaratan teknis, merupakan kegiatan pemeriksaan kendaraan bermotor dengan atau tanpa peralatan uji dalam rangka pemenuhan terhadap ketentuan mengenai persyaratan teknis kendaraan bermotor yang dilakukan sesuai tata urut pemeriksaan untuk mencapai hasil yang optimal;
- b. Pengujian laik jalan, merupakan kegiatan pengukuran kinerja minimal kendaraan bermotor berdasarkan ambang batas laik jalan dan wajib menggunakan peralatan uji. Uji berkala perpanjangan wajib dilakukan sesuai dengan domisili kendaraan bermotor

yang bersangkutan selambat-lambatnya **30 (tiga puluh)** hari sebelum habis masa berlaku uji berkala kendaraan bermotor dengan membayar biaya uji sesuai ketentuan dan harus membawa kendaraan bermotor yang akan dilakukan pengujian dan apabila kendaraan tidak dapat hadir maka pengujian berkala dianggap batal dan dapat mengajukan kembali permohonan uji ulang.

Bahwa dalam keadaan tertentu pengujian berkala dapat dilakukan pada Unit Pelaksana Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor di daerah lain dalam hal masa berlaku uji berkala telah jatuh tempo sedang kendaraan bermotor sedang berada di luar domisili pemilik kendaraan, kendaraan terkena sanksi pelanggaran karena tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta terkena kewajiban uji, peralatan uji di unit pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor sesuai domisili kendaraan bermotor yang bersangkutan terdaftar sedang dalam keadaan rusak atau tidak berfungsi sebagaimana mestinya. Kendaraan bermotor dinyatakan **lulus uji berkala** jika memenuhi **persyaratan administrasi** dan **teknis** serta memenuhi ambang batas laik jalan kendaraan bermotor dan selanjutnya diberikan **bukti lulus uji**, jika lulus uji yang berupa **kartu uji dan tanda uji** (tanda uji berupa stiker yang ditempel pada kaca depan sisi kiri bawah bagian dalam), berbentuk seragam dan berlaku di seluruh Indonesia, tapi jika dinyatakan tidak lulus uji maka akan diterbitkan surat keterangan tidak lulus uji dengan mencantumkan item yang tidak lulus uji, alasan tidak lulus uji, perbaikan yang harus dilakukan serta waktu dan tempat dilakukan pengujian ulang. Terhadap kendaraan yang tidak melakukan uji berkala selam 2 (dua) tahun sejak masa berkala uji berkala berakhir dihapus dari daftar kendaraan wajib uji berkala, dilakukan setelah pimpinan unit pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor memberikan peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali dengan tenggang waktu peringatan pertama diberikan selambat-lambatnya 6 (enam) bulan sejak masa berlaku uji berkala berakhir, peringatan

kedua di berikan selambat-lambatnya 3 (tiga) bulan sejak diterbitkan peringatan pertama, peringatan ketiga diberikan selambat-lambatnya 3 (tiga) bulan sejak diterbitkan peringatan kedua dan seluruh unit pelaksana uji berkala kendaraan bermotor dilarang melakukan pengujian terhadap kendaraan wajib uji yang telah dihapus.

Bahwa apa yang diwajibkan oleh peraturan tentang wajib melakukan uji berkala ternyata tidak dilaksanakan oleh PT Sriwijaya Pratama Express, selaku perusahaan pengangkutan bus Sriwijaya, mulai dari izin trayek sampai dengan uji berkala perpanjangan. Seharusnya uji berkala perpanjangan dilakukan setiap 6 (enam) bulan sekali sehingga dapat diketahui layak atau tidaknya kendaraan untuk operasional di jalan. Untuk permasalahan ini dinas terkait yaitu Dinas Perhubungan kota Bengkulu seharusnya lebih berperan aktif mendata kendaraan yang wajib melakukan uji berkala, yang tidak melakukan uji berkala selama 2 (dua) tahun sejak masa berkala uji berkala berakhir dan yang tidak melakukan uji berkala selama 2 (dua) tahun seharusnya dihapus dari daftar kendaraan wajib uji berkala dan dengan tidak mematuhi aturan tersebut maka perusahaan dapat diberikan sanksi tidak boleh lagi menjalankan usaha pengangkutan. Namun dalam kenyataannya Penegakan Hukum terhadap pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas tidak berjalan sesuai dengan yang diharuskan oleh peraturan terkait, hal ini terlihat dari putusan yang dijatuhkan oleh Majelis Hakim :

1. Menyatakan terdakwa M. Rizaldy bin Hasyimi Amin, terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana membantu melakukan tindak pidana mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia.
2. Menjatuhkan pidana kepada terdakwa M. Rizaldy bin Hasyimi Amin dengan pidana penjara selama 7 (tujuh) bulan dan denda sejumlah Rp. 1.000.000,- (satu juta

rupiah) dengan ketentuan apabila denda tidak dibayar di ganti dengan pidana kurungan selama 1 (satu) bulan pidana kurungan.

3. Menetapkan masa penahanan yang telah dijalani terdakwa di kurangkan seluruhnya dari pidana yang di jatuhkan.
4. Menetapkan terdakwa tetap ditahan;
5. Menetapkan barang bukti dikembalikan ke terdakwa.
6. Membebaskan biaya perkara kepada Negara.

Padahal dalam Undang-Undang no. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas angkutan jalan sudah dipertegas jumlah denda yang ditentukan serta selain pidana denda juga dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan bagi kendaraan yang digunakan. Namun jumlah denda yang dicantumkan dalam putusan tidak sebanding dengan jumlah keuntungan yang diperoleh perusahaan selama ini dan perusahaan tidak mau rugi dengan mengganti suku cadang kendaraan yang tidak layak diganti dengan yang baru serta tidak melakukan penggantian ban mobil yang sudah gundul dengan ban yang baru bahkan hanya membeli ban vulkanisir yang fungsinya tentu sudah berbeda jika dibandingkan dengan ban baru, sehingga hal ini tidak menimbulkan efek jera kepada pengusaha pengangkutan. Selain itu barang bukti berupa 1 (satu) unit Bus Merk Mitsubishi Type Fus nomor Polisi BD 7031 AU yang suku cadangnya sudah terurai untuk pemeriksaan laboratorium kriminalistik maupun oleh ahli, dalam putusan hakim disebutkan dikembalikan ke terdakwa, seharusnya barang bukti tersebut dirampas untuk negara sehingga kendaraan dimaksud tidak dapat digunakan kembali untuk usaha pengangkutan, hal ini seiring dengan Pasal 315 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan jalan menyebutkan sebagai berikut :

- 1) Selain pidana denda, perusahaan angkutan Umum dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan bagi kendaraan yang digunakan.

Namun hal ini tidak dilakukan oleh aparat penegak hukum baik jaksa penuntut umum maupun oleh Majelis Hakim yang menyidangkan perkara.

Bahwa dalam penegakan hukum perkara lalu lintas, dalam prakteknya masih terdapat perbedaan perlakuan terhadap pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang terjadi, contohnya kecelakaan lalu lintas di Tanjakan Emen yang mengakibatkan 27 orang meninggal dunia, maka yang dijadikan pelaku tindak pidana adalah sopir dan mekanik bukan Direktur Utama PT Ikin Mandiri Utama yaitu saksi David Ikin Prianto bin Rudi Prianto. Sementara pada kecelakaan lalu lintas yang terjadi di tikungan Indikat Kota Pagar Alam yang dijadikan tersangka adalah Direktur Utama PT Sriwijaya Pratama Express yaitu terpidana M. Rizaldy bin Hasyimi Amin (*karena sopir meninggal dunia*). Sementara dari pemeriksaan alat bukti di persidangan walaupun telah dilakukan uji kelaikan di Dinas Perhubungan Kota Bogor yang berlaku sejak tanggal 5 Oktober 2017 s/d 5 April 2018 sesuai dengan buku lulus uji kelaikan kendaraan, namun faktanya pada saat kendaraan dipergunakan ditemukan kerusakan pada sistem rem akibat perawatan kendaraan tersebut yang kurang diperhatikan, seharusnya saksi David Ikin Prianto bin Rudi Prianto selaku Direktur Utama dari PT Ikin Mandiri Utama mengawasi kegiatan perusahaan baik itu operasional perusahaan, administrasi perusahaan dan khususnya semua kondisi kendaraan yang dimiliki oleh PT Ikin Mandiri Utama yang dipergunakan untuk pengangkutan baik barang atau orang *harus laik pakai*. Dalam perkara kecelakaan lalu lintas juga hal ini terjadi juga pada kasus yang lain yaitu dalam kecelakaan di jalan Wangsa Waingapu-Melolo Km 50 Kampung Bulla Desa Wangsa Kecamatan Umalulu Kabupaten Sumba Timur dan di jalan Basuki

Rahmat Simpang Empat Angkatan 66 Palembang, bahwa yang dijadikan pelaku dalam perkara kecelakaan lalu lintas adalah sopir bukan pemilik perusahaan pengangkutan. Pada putusan Pengadilan Negeri Palembang Nomor : 777.Pid.Sus/2018 PN.Plg tanggal 5 Juli 2018 maka yang menjadi terpidana adalah FIRMANSYAH BIN RIVA'I (alm) bukan pemilik truk mobil Fuso Mitsubishi G 8347 LM dan begitu juga pada Putusan Pengadilan Negeri Waingapu nomor : 8/Pid.Sus/2016/Ppn/ wgp tanggal 18 April 2016 maka yang menjadi terpidana adalah Anus Ndapa Tamu bukan pemilik bus yang bernama Ongko Kwee Hung Ken.

Polisi sebagai bagian dari Sistem Peradilan Pidana seharusnya lebih profesional dalam menangani perkara ini, karena mereka sudah ada petunjuk dalam penanganan suatu perkara, dimulai dari adanya penyelidikan sebagaimana dimaksud Pasal 5 Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana dan selanjutnya menyampaikan laporan hasil pelaksanaan tindakan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dan huruf b kepada penyidik. Seharusnya dari awal pemilik 1 (satu) unit mobil Fuso Mitsubishi G 8347 LM dijadikan saksi dalam perkara karena dari fakta di tempat kejadian perkara dan pengakuan terpidana bahwa rem tidak berfungsi dan merupakan kewajiban pimpinan perusahaan untuk menyiapkan kendaraan pengangkutan yang layak jalan sehingga tidak menimbulkan permasalahan ketika kendaraan tersebut di pergunakan dan akibat dari tidak layak nya kendaraan untuk dipergunakan mengakibatkan korban meninggal, luka berat dan kerugian harta benda.

Selain polisi yang termasuk bagian dari Sistem Peradilan Pidana adalah Jaksa sebagaimana diatur pada Pasal 110 ayat (1) Kitab Undang-Undang disebutkan "Dalam hal Penyidik telah selesai melakukan penyidikan, penyidik wajib segera menyerahkan berkas perkara itu kepada Penuntut Umum. Setelah berkas dipelajari oleh Penuntut Umum dan masih kurang lengkap maka Penuntut Umum segera mengembalikan berkas

perkara kepada Penyidik disertai petunjuk untuk di lengkapi. Selanjutnya penyidik wajib segera melakukan penyidikan tambahan sesuai petunjuk dari Penuntut Umum dan penyidikan dianggap telah selesai apabila dalam waktu 14 (empat belas hari) Penuntut Umum tidak mengembalikan hasil penyidikan atau apabila sebelum batas waktu tersebut berakhir telah ada pemberitahuan tentang hal itu dari Penuntut Umum kepada Penyidik. Pada tahap penelitian berkas perkara inilah Penuntut Umum harus lebih professional dalam mempelajari berkas perkara agar memudahkan bagi Jaksa Penuntut Umum untuk membuktikan perbuatan terdakwa seperti yang dirumuskan pada berkas perkara dan putusan akhir dari perkara ini adalah memenuhi rasa keadilan dalam masyarakat.

C.FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENERAPAN PERTANGGUNG JAWABAN TINDAK PIDANA KECELAKAA LALU LINTAS.

1. Analisis faktor hukum tentang Kecelakaan Lalu lintas terhadap Perusahaan Pengangkutan.

Pengaturan mengenai kecelakaan lalu lintas terdapat pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan dapat berupa karena “kelalaian” yaitu Pasal 310 ayat (1), ayat (2), ayat (3) maupun “kesengajaan” sebagaimana diatur Pasal 311. Pasal 310 ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4) menyebutkan :

1. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam pasal 299 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp.1000.000,- (satu juta rupiah);

2. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam pasal 299 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp.2.000.000,- (dua juta rupiah);
3. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 299 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp.10.000.000,- (sepuluh juta rupiah);
4. Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp.12.000.000,- (dua belas juta rupiah);

Pengaturan pada kedua Pasal tersebut ditujukan kepada subjek hukum berupa manusia bukan badan hukum. Dalam hal tindak pidana dilakukan oleh perusahaan angkutan umum, maka terdapat beberapa ketentuan, hal ini diatur pada Pasal 315 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum :

1. Pertanggungjawaban pidana dikenakan terhadap perusahaan angkutan umum dan/atau pengurusnya;
2. Dijatuhkan pidana denda paling banyak dikalikan 3 (tiga) dari pidana denda yang ditentukan;
3. Terhadap perusahaan angkutan umum dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan bagi kendaraan yang digunakan.

Sehingga dapat dikatakan, untuk pertanggungjawaban pidana terhadap perusahaan angkutan umum maka sebagai salah satu bagian dari Sistem Peradilan Pidana, Jaksa

Penuntut Umum harus menerapkan apa yang sudah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum dan diputus oleh hakim tentang perkara dimaksud baik itu mengenai siapa pelaku tindak pidana, hukuman apa yang dijatuhkan, serta tindakan apa yang akan dilakukan terhadap barang bukti. Selanjutnya untuk pertanggung jawaban pidana dikenakan terhadap perusahaan angkutan umum dan/atau pengurusnya dan dikenakan pidana denda serta pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan bagi kendaraan yang digunakan. Namun berdasarkan hasil penelitian oleh peneliti, penerapan pasal dimaksud tidak dilakukan secara maksimal dan hal ini dapat dilihat dari beberapa putusan yang telah inkraht pada tindak pidana kecelakaan lalu lintas, yaitu :

1. Dalam perkara kecelakaan lalu lintas di Pagar Alam yang mengakibatkan **35 (tiga puluh lima)** orang meninggal dunia dan **13 (tiga) belas** orang mengalami luka-luka hanya dijatuhi pidana penjara hanya 7 (tujuh) bulan dan denda sebesar Rp.1000.000,- (satu juta rupiah) subsider satu bulan pidana penjara, barang bukti berupa 1 (satu) unit kerangka bus merk Mitsubishi No. Pol BD 7031 AU dikembalikan ke terdakwa;
2. Dalam perkara kecelakaan lalu lintas di Kampung Cicenang, Desa Ciater Kecamatan Ciater Kabupaten Subang (Tanjakan Emen) yang mengakibatkan **27 (dua puluh tujuh)** orang meninggal dunia, **7 (tujuh)** orang luka berat, **8 (delapan)** orang luka ringan, dijatuhi pidana penjara **9 (sembilan) tahun** dan **1 (satu) unit kendaraan mobil bus pariwisata merk Mercedes Benz No. Pol. F 7959 – AA dikembalikan ke saksi Ikin Prianto bin Rudi Prianto.**
3. Dalam perkara kecelakaan lalu lintas di jalan Wanga Waingapu – melolo Km 50 Kampung Nulla Desa Wangan Kecamatan Umalulu Kabupaten Sumba Timur yang mengakibatkan **1 (satu) orang luka berat, dipidana penjara selama 1 (satu) tahun,**

barang bukti 1 (satu) unit mobil Bus Mitsubishi Colt Diesel Microbus 110 PS warna abu-abu No. Pol. ED 2660 A dengan nama Arjuna dirampas untuk negara.

4. Dalam perkara kecelakaan lalu lintas di jalan Basuki Rahmat Simpang Empat Angkatan 66 Palembang yang mengakibatkan **1 (satu) orang meninggal dunia, dipidana penjara selama 3 (tiga) tahun dan denda sejumlah Rp.10.000.000,- (sepuluh juta rupiah) subsider 4 (empat) bulan pidana penjara**, barang bukti 1 (satu) unit mobil Fuso Mitsubishi BG 8347 LM ditampas untuk negara.

Dari beberapa putusan perkara pidana tersebut diatas, terlihat bahwa Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum belum memenuhi rasa keadilan, bahwa pidana penjara di atur dengan ancaman pidana penjara “paling lama” bukan “minimal”. Bahwa tidak ada sanksi yang tegas terhadap perusahaan yang tidak melaksanakan perintah undang-undang , seperti dimaksud pada Pasal 315 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum yang berbunyi “terhadap perusahaan angkutan umum dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan bagi kendaraan yang digunakan”.

Peraturan yang ada tidak menyebutkan secara tegas dan membedakan apabila pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas adalah diri pribadi atau pelaku adalah seseorang yang bekerja untuk suatu perusahaan angkutan. Bahwa dengan adanya perbedaan ancaman pidana maka diharapkan perusahaan pengangkutan lebih peduli dengan usaha yang dijalani mereka yaitu dengan diaturnya sanksi yang maksimal terhadap badan hukum baik itu berupa denda atau tindakan administratif bagi perusahaan yang tidak melaksanakan aturan, serta adanya sanksi yang tegas kepada aparat penegak hukum yang tidak melaksanakan aturan tersebut. Selama ini aturan hukumnya mengkondisikan keadaan demikian sehingga apabila terjadi tindak pidana kecelakaan lalu

lintas maka yang dimintakan pertanggung jawaban adalah pengurusnya disertakan penjatuhan denda yang minim jumlahnya tidak sebanding dengan akibat yang ditimbulkan baik berupa korban nyawa maupun harta benda yang tidak sedikit jumlahnya. Sementara terhadap perusahaan angkutan umum yang seharusnya dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan bagi kendaraan yang digunakan namun dalam proses penegakan hukum dalam beberapa perkara yang sudah in kracht aturan ini tidak dilaksanakan.

Penetapan ancaman pidana yang tidak maksimal dan kurang tegasnya pelaksanaan penegakan hukum membuat pemimpin perusahaan pengangkutan menganggap remeh atas permasalahan ini khususnya mengenai kewajiban untuk melakukan uji laik jalan kendaraan bermotor, hanya melakukan perbaikan kendaraan bermotor dengan seadanya tanpa melakukan penggantian suku cadang dan spare part baru. Sementara sopir maupun pengurus pada perusahaan pengangkutan dimaksud tidak mempunyai daya upaya karena mereka adalah pegawai yang digaji oleh perusahaan yang semua kebijakan perusahaan berada pada pimpinan perusahaan dan tidak dapat membuat keputusan baru selain dari yang di putuskan oleh pimpinan mereka. Hasil wawancara dengan Jaksa Penuntut Umum pada Kejaksaan Negeri Palembang Ursula Dewi, SH bahwa pada Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan tidak secara tegas menyebutkan jika subjek hukum dalam perkara lalu lintas adalah badan hukum yang dijelaskan pada peraturan dimaksud hanya subjek hukum dalam arti manusia sehingga dalam penanganan perkara hanya mengacu pada subjek hukum berupa manusia. Begitu juga dengan hasil wawancara dengan Jaksa Penuntut Umum Alpian, SH Jaksa Penuntut Umum pada Kejaksaan Negeri Pagar Alam bahwa aturan denda yang tertera pada Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan tidak menyebutkan batasan minimal

denda dalam jumlah yang besar sehingga Jaksa Penuntut Umum melakukan penuntutan berdasarkan putusan-putusan terdahulu yang telah in kracht dan adanya perdamaian antara keluarga korban dengan perusahaan dan dianggap sebagai niat baik dari perusahaan angkutan darat dimaksud.

2. Analisis Faktor praktek Penegakan Hukum (Law Enforcement) Kecelakaan Lalu Lintas terhadap perusahaan pengangkutan.

Tindak Pidana Kecelakaan lalu lintas saat ini mendapat perhatian khusus dari berbagai kalangan mulai dari masyarakat, akademisi maupun penyelenggara negara karena penegakan hukum masih kurang maksimal. Pengamat transportasi Djoko Setijowarno menuturkan, saat ini aturan dalam Undang-undang hanya mengamanatkan soal kewajiban pihak perusahaan. Tidak ada sanksi hukum yang ditetapkan jika mereka mengabaikan pada kewajibannya. Pasal-pasal di dalamnya hanya memberi sanksi bagi pengemudi yang lalai. Akibatnya, perusahaan selalu lolos jika ada kendaraannya yang mengalami kecelakaan akibat tidak laik jalan atau melanggar aturan. Hukuman pidana pun akhirnya hanya dijatuhkan pada pengemudi. Selalu pengemudi yang dikorbankan. Padahal dipastikan ada kesalahan dari pihak manajemen perusahaan yang mengabaikan kewajibannya. Tapi belum pernah pihak perusahaan yang terkena sanksi hukum. Lolos jerat hukum membuat mereka akhirnya semakin berleha-leha. Tak jarang ketidakpatuhan untuk uji kir dan perawatan kendaraan yang dimiliki tidak dilakukan. Bahkan saat banyak permintaan, kendaraan-kendaraan tersebut pun akhirnya keluar kandang. Karenanya Undang-Undang lalu Lintas Angkutan Jalan harus direvisi. Jangan biarkan rem blong jadi teroris jalanan yang siap merenggut nyawa siapapun di jalan raya dan hal ini disetujui oleh anggota komisi V DPR RI Moh. Nizar Zaro, menurutnya perusahaan adalah pihak yang paling bertanggung jawab bila kendaraannya rem blong. Sehingga perlu sanksi tegas atas kelalaian yang terjadi.

Penegakan Hukum yang konsisten dan terpadu sangat penting bagi terwujudnya pilar-pilar keadilan dan kepastian hukum melalui lembaga kepolisian, kejaksaan, pengadilan, dan masyarakat. Penegakan hukum yang konsisten dan terpadu akan menumbuhkan rasa kepercayaan masyarakat terhadap upaya penegakan hukum. Sebaliknya jika terjadi inkonsistensi dan tidak terpaduan dalam penegakan hukum maka masyarakat akan menilai bahwa dalam proses penegakan hukum terjadi tarik menarik kepentingan, sehingga kurangnya kepercayaan kepada penegak hukum akan hukum. Implikasinya, hal ini akan melemahkan budaya hukum dan kepatuhan terhadap hukum oleh masyarakat. Aparat penegak hukum harusnya menjalankan proses penegakan hukum dengan tegas, konsisten dan terpadu agar mampu menghasilkan penegakan hukum yang berkeadilan dan memberikan kepastian hukum.⁷⁸

Berdasarkan hal tersebut kemudian penulis melihat adanya kendala yang masih butuh perhatian serius dari semua pihak yang terlibat dalam upaya penegakan hukum pertanggungjawaban pidana perusahaan pengangkutan, dalam tindak pidana kecelakaan lalu lintas terdapat beberapa faktor penyebab dan membutuhkan penjabaran belum terimplementasi dengan baik penegakan hukum pertanggung jawaban pidana perusahaan pengangkutan dalam tindak pidana kecelakaan lalu lintas sebagaimana dijelaskan berikut

:

2.1. Substansi hukum

Hukum berfungsi sebagai perlindungan kepentingan manusia, agar kepentingan manusia terlindungi maka hukum harus dilaksanakan yang dalam prakteknya dapat berlangsung secara normal, damai tetapi dapat juga terjadi karena pelanggaran hukum. Dalam hal ini hukum yang telah di langgar itu harus ditegakkan, karena melalui penegakan hukum inilah hukum menjadi kenyataan. Dalam penegakan hukum ada tiga unsur yang selalu harus di perhatikan yaitu

⁷⁸ Bambang Waluyo, 2017, "Penegakan Hukum di Indonesia", Jakarta, Sinar Grafika, hlm. 60-61.

kepastian hukum, kemanfaatan dan keadilan. Masyarakat selalu menghendaki kepastian hukum, karena akan membuat kehidupan mereka menjadi lebih tertib, selain itu penegakan hukum harus bermanfaat bagi masyarakat serta penegakan hukum harus bersifat adil karena semua orang itu sama kedudukannya di muka hukum. Substansi berarti produk yang dihasilkan oleh orang yang berada dalam sistem hukum yang mencakup keputusan yang mereka keluarkan, aturan baru yang mereka susun. Substansi juga mencakup hukum yang hidup, bukan saja aturan yang berada dalam kitab undang-undang. Substansi hukum berkaitan dengan proses pembuatan suatu produk hukum yang dilakukan oleh pembuat undang-undang. Nilai-nilai yang berpotensi menimbulkan gejala hukum dimasyarakat dirumuskan dalam suatu peraturan perundang-undangan. Sedangkan pembuatan suatu produk perundang-undangan dipengaruhi oleh suasana politik dalam suatu negara.

Seringkali substansi hukum yang termuat dalam suatu produk perundang-undangan dipengaruhi oleh kepentingan-kepentingan kelompok tertentu. Sehingga hukum yang dihasilkan tidak responsive terhadap perkembangan masyarakat. Akibat yang lebih luas adalah hukum dijadikan alat kekuasaan dan bukan sebagai pengontrol kekuasaan atau membatasi kewenangan yang sedang berkuasa.

Peraturan perundang-undangan dibuat oleh kekuasaan yang diberikan wewenang oleh undang-undang. Menurut UUD 1945 kekuasaan membuat undang-undang diberikan kepada DPR sebagai legislative dan Presiden sebagai Eksekutif, rancangan tersebut dibahas secara bersama-sama antara DPR dan Presiden untuk mendapatkan persetujuan secara bersama.

DPR sebagai lembaga legislative yang salah satu tugasnya adalah membuat undang-undang. Produk undang-undang yang dihasilkan harus sesuai dengan aspirasi dan kebutuhan masyarakat, berbangsa dan bernegara yang tidak

bertentangan dengan konstitusi negara. Peraturan perundang-undangan yang tidak responsive dan demokratis hanya akan menimbulkan opini di masyarakat yang dapat mengganggu stabilitas hukum, keamanan ekonomi dan politik. Sehingga untuk membentuk peraturan perundang-undangan yang sesuai dengan aspirasi dan terciptanya rasa keadilan masyarakat dan harus bebas dari intervensi dan kepentingan pihak-pihak atau kelompok tertentu.

Dalam penegakan hukum ada tiga unsur yang selalu harus di perhatikan yaitu kepastian hukum, kemanfaatan dan keadilan. Namun dalam hal ini akan sulit dilaksanakan, karena peraturannya sendiri mempunyai kelemahan. Pada undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak ada pengaturan yang jelas tentang siapa saja yang dapat dimintakan pertanggungjawaban pidana apabila melibatkan sebuah perusahaan pengangkutan, dalam prakteknya selalu sopir yang dijadikan tersangka sementara pemilik perusahaan angkutan tidak dijadikan tersangka dan pemilik perusahaan pengangkutan dijadikan tersangka jika sopir meninggal.

Jumlah denda yang diatur pada Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan sangat minim jumlahnya, tidak sebanding dengan jumlah kerugian yang ditimbulkan baik itu materi ataupun immateri. Sehingga dengan minimnya jumlah denda yang dicantumkan tidak membuat takut pemilik perusahaan pengangkutan dan mengabaikan apa yang diwajibkan pada aturan hukum. Seharusnya jumlah denda dibuat semaksimal mungkin sehingga akan menimbulkan efek jera bagi perusahaan dan membuat mereka akan lebih taat pada peraturan yaitu dengan dengan melakukan kir kendaraan apabila sudah waktunya sehingga saat kendaraan dipergunakan dalam kondisi layak jalan sehingga tidak menimbulkan kesulitan kepada sopir yang mengoperasikan

kendaraan tersebut.

Selain itu pidana tambahan yang diatur pada undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu berupa pencabutan sementara hanya ditujukan kepada kendaraan bermotor yang mengalami kecelakaan tidak pada semua armada angkutan, harusnya pembekuan ijin operasional ditujukan kepada semua armada angkutan milik perusahaan yang tidak laik jalan, bahwa perusahaan harus memastikan bahwa kendaraan mereka sudah dilakukan kir dan sudah layak untuk operasional di jalan, sehingga dengan adanya penegasan pelaksanaan aturan ini akan membuat efek jera bagi pemilik perusahaan pengangkutan tersebut dan lebih memperhatikan keselamatan penumpang.

2.2. Faktor Penegak Hukum .

Hukum yang baik tidak akan ada gunanya apabila tidak ditegakkan, untuk itu dibutuhkan sumber daya yang berkualitas dan sarana atau prasarana yang mendukungnya. Disamping itu dukungan masyarakat yang luas merupakan prasyarat untuk tegaknya penegakan hukum yang berkeadilan. Dalam hukum sebagai suatu kesatuan sistem terdapat 3 (tiga) elemen yaitu elemen kelembagaan, elemen kaidah aturan dan elemen para subjek hukum penyandang hak dan kewajiban yang mencakup kegiatan pembuatan hukum, kegiatan pelaksanaan hukum, kegiatan peradilan atas pelanggaran hukum (melibatkan peran kepolisian, kejaksaan, advokat dan kehakiman), kegiatan pemasyarakatan dan pendidikan hukum, pengelolaan informasi hukum sebagai kegiatan penunjang. Kelima kegiatan tersebut dibagi kedalam 3 (tiga) wilayah fungsi kekuasaan negara yaitu :

1. Legislasi atau regulasi;
2. Fungsi eksekuti dan administrative;
3. Fungsi yudikatif atau yudisial.

Penegakan hukum dapat diartikan juga sebagai bentuk konkret penerapan hukum sangat mempengaruhi secara nyata perasaan hukum, kepuasan hukum, manfaat hukum, serta kebutuhan dan keadilan hukum secara individual dan social. Dengan demikian penegakan hukum tidak terlepas dari aturan hukum, pelaku hukum dan lingkungan tempat terjadinya proses penegakan hukum. Tidak ada pemecahan permasalahan hukum apabila hanya melirik pada proses penegakan hukum apalagi lebih terbatas pada penyelenggaraan peradilan.

Penegakan hukum merupakan suatu usaha untuk mewujudkan ide-ide menjadi kenyataan, tidak sekedar menurut kata-kata hitam putih dan peraturan, melainkan menurut semangat dan makna yang dalam dari undang-undang. Menjalankan penegakan hukum tidak hanya dengan kecerdasan intelektual melainkan dengan kecerdasan spiritual. Penegakan hukum dilakukan dengan penuh determinasi, empati, dedikasi serta komitmen terhadap penderitaan bangsa dan disertai keberanian untuk mencari jalan lain daripada yang biasa dilakukan.

Penegak Hukum atau orang yang bertugas menerapkan hukum harus memiliki suatu pedoman, salah satunya peraturan tertulis tertentu yang mencakup ruang lingkup tugas dan kewenangannya. Kendala-kendala yang dihadapi oleh aparat penegak hukum (kepolisian, kejaksaan, kehakiman, advokad dan lembaga pemasyarakatan) dalam menerapkan sistem pertanggung jawaban pidana perusahaan yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas adalah **ketidak tegasan** dari Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan baik yang mengatur **tentang siapa saja yang dapat dikenakan pertanggung jawaban pidana, pengaturan jumlah denda yang sangat minim** tidak sesuai dengan akibat yang di timbulkan yaitu kerugian harta benda dan adanya korban manusia baik yang meninggal, luka berat, maupun luka ringan, walaupun ada aturan yang mengatur

tentang pertanggung jawaban pidana oleh perusahaan, yang diatur hanya pertanggung jawaban oleh pengurus perusahaan, selain itu juga tindakan administrasi terhadap perusahaan maupun orang yang bekerja pada perusahaan tersebut yaitu berupa pencabutan surat ijin mengemudi dan pembekuan sementara atau izin penyelenggaraan pengangkutan bagi kendaraan yang digunakan. Bahwa pembekuan sementara hanya berlaku terhadap kendaraan bermotor yang dipergunakan bukan terhadap semua armada angkutan yang dimiliki perusahaan, seharusnya diberlakukan terhadap semua armada angkutan dari perusahaan yang bersangkutan sehingga nantinya menjadikan perhatian khusus bagi pemilik perusahaan agar lebih taat aturan dengan secara rutin melakukan KIR sehingga kendaraan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Dalam prakteknya pembekuan sementara atau izin penyelenggaraan pengangkutan bagi kendaraan yang digunakan tidak berlangsung lama, setelah permasalahan telah memasuki rana hukum dan telah mempunyai kekuatan hukum selanjutnya perusahaan beroperasi kembali.

2.3. Faktor Sarana dan Fasilitas Penegakan Hukum..

Sarana dan fasilitas penegakan hukum merupakan faktor penting yang mempengaruhi aplikasi atau proses penegakan hukum (law enforcement) itu sendiri. Tanpa adanya sarana dan fasilitas yang diberikan untuk proses penegakan hukum, maka tidak mungkin proses penerapan hukum atau proses penegakan hukum akan berlangsung dengan lancar. Tanpa sarana dan prasarana atau fasilitas penegakan hukum, penegakan hukum tidak mungkin tidak mungkin dapat dilaksanakan dengan baik dan dapat mencapai tujuannya yaitu untuk menciptakan masyarakat yang aman, tentram, adil dan sejahtera. Sarana dan prasarana atau fasilitas penegakan hukum tersebut, antara lain mencakup sumber daya manusia

yang berpendidikan dan terampil, mampu berorganisasi dengan baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup dan seterusnya.

Ketersediaan sarana dan prasarana atau fasilitas-fasilitas dalam proses penegakan hukum memegang peranan penting dalam kelancaran proses penegakan hukum. Terkait dengan sistem pertanggungjawaban pidana perusahaan dalam kecelakaan lalu lintas dalam menerapkan sistem pertanggung jawabannya dibutuhkan fasilitas-fasilitas atau sarana dan prasarana penegakan hukum yang mencukupi dan memadai. Hal ini menjadi penting karena untuk penanganan perkara kecelakaan lalu lintas dibutuhkan sosok aparat penegak hukum baik itu kepolisian, kejaksaan maupun hakim yang profesionalisme sehingga hasil akhirnya nanti tercapai keadilan bagi korban dari kecelakaan lalu lintas. Kurangnya sarana dan prasarana dan fasilitas dalam penegakan hukum akan berpengaruh terhadap kinerja aparat penegak hukum.

2.4. Faktor masyarakat dan kesadaran hukum masyarakat.

Masyarakat merupakan bagian penting dalam proses penegakan hukum. Hukum dan masyarakat merupakan dua sisi dari satu mata uang. Tanpa membicarakan masyarakat maka pembicaraan hukum menjadi kosong. Hukum diterapkan untuk mengatur masyarakat, hukum diterapkan untuk mencapai tujuan apa yang di cita-citakan oleh masyarakat (keteraturan, ketertiban, ketentraman, keadilan, perlindungan dan kesejahteraan), masyarakat juga sebagai faktor penting dan berperan dalam proses penegakan hukum karena proses penegakan hukum bukan saja tugas dari lembaga kepolisian, kejaksaan, atau kehakiman melainkan tugas dari masyarakat.

Kesadaran hukum masyarakat sangat diperlukan dalam menanggulangi tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh perusahaan. Mereka yang terlibat

dalam suatu kegiatan pengangkutan baik itu barang atau orang dalam hal ini adalah sopir, seharusnya sebelum melakukan perjalanan terlebih dahulu harus melakukan pemeriksaan terhadap kendaraan yang dipergunakan. Kendala apapun yang ditemukan sesaat sebelum keberangkatan harus dilaporkan kepada pemimpin perusahaan, sehingga nantinya kendaraan yang dipergunakan adalah kendaraan yang layak pakai baik itu dari persyaratan teknis maupun laik jalan. Karena rendahnya kesadaran hukum dari masyarakat menjadikan upaya penanggulangan atau proses penegakan hukum menjadi berjalan tidak optimal. Tidak adanya kesadaran hukum masyarakat dapat dilihat dari 2 (dua) hal yaitu masyarakat yang tidak sadar bahwa dirinya korban dari tindak pidana kecelakaan lalu lintas dan tidak adanya kesadaran hukum dari masyarakat untuk menindak setiap perusahaan yang melakukan tindak pidana.

2.5. Faktor Budaya.

Hukum merupakan bagian dari kebudayaan suatu bangsa. Oleh sebab itu, tiap-tiap bangsa memiliki hukumnya masing-masing melalui proses-proses yaitu proses sejarah dan kebudayaannya. Aspek sosial, budaya dan structural merupakan hal yang tidak boleh diabaikan dalam setiap permasalahan hukum. Budaya hukum pada dasarnya mencakup nilai-nilai yang mendasari hukum yang berlaku dan nilai mana merupakan konsep abstrak tentang apa yang dianggap baik sehingga patut untuk dipatuhi dan apa yang dianggap baik buruk sehingga harus dihindari. Dalam penegakan hukum nilai-nilai kultur diatas dapat dijabarkan dalam kaidah dan pandangan yang mantap dalam sikap dan tindakan sebagai rangkaian nilai akhir untuk menciptakan suatu pembaharuan sosial, memelihara dan mempertahankan control sosial guna tercipta kedamaian dalam pergaulan hidup masyarakat.

Sistem pertanggung jawaban pidana oleh perusahaan dalam melakukan

tindak pidana kecelakaan lalu lintas tidak diatur dalam undang-undang karena budaya ber hukum di Indonesia masih menempatkan manusia alamiah sebagai subjek hukum pidana. Selain itu masih banyak masyarakat yang mendukung terjadinya tindak pidana kecelakaan lalu lintas serta ada oknum aparat penegak hukum belum secara konsisten, professional dan optimal dalam memproses perkara kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan timbulnya ketidakadilan. Namun demikian tidak boleh pesimis karena itu hanya dilakukan beberapa oknum aparat penegak hukum. Selain itu peraturan perundang-undangan yang sudah ada seharusnya direvisi sehingga tidak saja sopir yang dapat dimintakan pertanggung jawaban pidana melainkan juga pengurus perusahaan dan dalam peraturan perundang-undangan harus tegas sehingga menimbulkan efek jera bagi perusahaan pengangkutan yang melakukan tindak pidana kecelakaan lalu lintas.

Keberadaan perusahaan sebagai pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya telah menggambarkan beberapa permasalahan baik dari aspek perundang - undangan maupun dalam hal praktek penegakan hukum (law inforcement). Oleh karena itu diperlukan kebijakan pidana atau kebijakan kriminal khusus menyangkut pertanggung jawaban pidana perusahaan. Menurut Muladi kebijakan kriminal adalah usaha rasional dan terorganisasi dari suatu masyarakat untuk menanggulangi kejahatan. Kebijakan kriminal disamping dapat dilakukan secara represif melalui sistem peradilan pidana (pendekatan penal) dapat pula dilakukan dengan sarana non penal melalui berbagai usaha pencegahan tanpa melibatkan sistem peradilan pidana, misalnya usaha penyehatan mental masyarakat, penyuluhan hukum, pembaharuan hukum perdata serta hukum administrasi dan sebagainya.

Pencegahan kejahatan pada dasarnya merupakan tujuan utama dari kebijakan

kriminal.⁷⁹ Kebijakan hukum pidana lebih menekankan kepada kebijakan formulasi yaitu kebijakan untuk menetapkan perbuatan yang dilarang dan ancaman pidana yang ditentukan atas larangan itu atau operasional hukum in abstracto. Kebijakan kriminal membicarakan langkah-langkah represif disamping tidak mengabaikan langkah-langkah preventif untuk mencegah meluasnya kejahatan. Sebagai suatu metode, kebijakan kriminal meletakkan suatu sistem yang bulat dan terpadu yang terlihat dari keterpaduan antara politik kriminal dengan politik sosial dan keterpaduan antara upaya penanggulangan kejahatan dengan sarana penal dan non penal.

Bahwa dengan keterpaduan maka tidak hanya menekankan pada satu aspek tapi berkaitan dengan kebijakan sosial yaitu usaha yang terpadu antara pemerintah dan masyarakat untuk mewujudkan kesejahteraan yang mencakup kebutuhan lahiriah dan kebutuhan batiniah. Kebutuhan akan kepastian hukum yang merupakan unsur primer di bidang lahiriah dalam penegakan hukum tidak boleh mengabaikan dipenuhinya kebutuhan batiniah yaitu terwujudnya keadilan.

Berkaitan dengan denda pada Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Pengangkutan dan Angkutan Jalan, maka jumlah denda yang diatur tidak sesuai dengan akibat yang ditimbulkan dari perbuatan pidana tersebut yang berupa kerugian nyawa dan harta benda. Pada Undang-Undang Kekuasaan Kehakiman No. 14 tahun 1970 sebagaimana diubah dengan Undang-Undang No. 48 tahun 2009 pada Pasal 5 ayat (1) ditegaskan bahwa hakim dan hakim konstitusi wajib menggali, mengikuti dan memahami nilai-nilai hukum dan rasa keadilan yang hidup dalam masyarakat. Kebijakan legislatif berkaitan dengan pidana denda dapat dikaitkan dengan undang-undang dengan Undang-Undang No. 48 tahun 2009 pada Pasal 5 ayat (1).

Jika dihubungkan dengan tugas hakim untuk mewujudkan nilai-nilai hukum dan rasa keadilan yang hidup dalam masyarakat. Untuk memberikan keadilan, hakim harus

⁷⁹ M. Ali Zaidan, "*Kebijakan Kriminal*", Sinar Grafika, Jakarta, 2016, hlm 262.

menggali hukum guna menciptakan hukum (Rechtsvinding). Menggali hukum dimaksudkan untuk menemukan kaidah hukum baru yang sesuai dengan kondisi ketika hukum itu diterapkan. Undang-undang merupakan kaidah hukum yang abstrak dan karenanya harus diisi melalui penerapan hukum. Mengikuti, bermakna hakim harus berada di lingkungan masyarakatnya, merasakan tuntutan keadilan yang dikehendaki oleh sebagian besar masyarakat. Memahami nilai hukum berarti ada proses psikologis yang dialami oleh hakim, ada hubungan antara dunia luar dengan batin hakim dengan perantaraan panca indranya.

Kebijakan kriminal disatu sisi merupakan seni dan disisi lain sebagai suatu metode. Sebagai suatu seni maka kebijakan kriminal menggunakan berbagai kemungkinan dan potensi yang secara efektif dapat digunakan untuk menanggulangi masalah sosial berkaitan dengan penanggulangan kejahatan. Sebagai metode, maka kebijakan kriminal menggunakan metode rasional guna mengimbangi tekanan emosional untuk menanggulangi kejahatan.

Kebijakan kriminal dalam rangka menanggulangi kejahatan dengan menggunakan sarana hukum merupakan sarana antara karena tujuan akhir kebijakan kriminal adalah untuk mewujudkan kesejahteraan sosial dan kehidupan bersama yang tertib. Kesejahteraan sosial bertumpu pada keseimbangan antara sanksi pidana dan non pidana.

Filsafat pemidanaan yang dikembangkan sekarang memandang pidana sebagai sarana mencapai kesejahteraan bagi semua, sanksi pidana hanya akan diterapkan jika sanksi jenis lain tidak efektif. Tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang diatur pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Pengangkutan dan Angkutan Jalan belum memenuhi rasa keadilan baik itu ancaman hukum maupun pengaturan tentang pelaku hukum pidana. Hal ini dilihat dari jumlah denda yang dicantumkan, selain itu disebutkan adalah paling tinggi bukan paling rendah, yang jika dibandingkan dengan kerugian yang

ditimbulkan baik itu kerugian nyawa manusia maupun harta benda adalah tidak sebanding dan begitu juga tentang pengaturan subjek hukum yang dapat dikenakan bertanggung jawaban pidana adalah orang yang langsung bersentuhan dengan kegiatan dimaksud dalam hal ini adalah sopir bukan pemilik perusahaan pengangkutan, padahal sopir adalah pekerja yang bekerja di perusahaan tersebut dan tidak mempunyai wewenang atas kendaraan bermotor yang dipergunakan sementara yang mempunyai wewenang atas kondisi kendaraan bermotor yang dimaksud adalah pemilik perusahaan.

Penal Policy dalam konteks pertanggung jawaban pidana perusahaan pada tindak pidana kecelakaan lalu lintas adalah lebih condong kepada pembaharuan hukum pidana (perundang-undangan pidana) yang fokusnya terhadap sistem pertanggung jawaban pidana perusahaan, yang tujuan akhirnya adalah untuk kepentingan perlindungan social (social defence) dan kesejahteraan masyarakat (social welfare).

Di dalam sistem peradilan pidana, pidana menempati posisi sentral. Hal ini disebabkan karena keputusan di dalam pemidanaan akan mempunyai konsekuensi yang luas, baik yang menyangkut langsung pelaku tindak pidana maupun masyarakat secara luas. Lebih-lebih kalau keputusan tersebut dianggap tidak tepat, maka akan menimbulkan reaksi yang “controversial, sebab kebenaran di dalam hal ini sifatnya adalah relative tergantung darimana datangnya.

Apabila dikaji lebih dalam tentang sanksi pidana yang subjek tindak pidana berupa perusahaan, seolah-olah sanksi pidana yang terdapat dalam KUHP tidak dapat menjerat perusahaan, walaupun sudah ada sanksi yang relevan berupa pidana denda dan pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan bagi kendaraan yang digunakan dapat diterapkan terhadap perusahaan. Hal ini dikarenakan KUHP Indonesia sekarang ini masih menganut subjek tindak pidana berupa orang/manusia.

Jika pertanggung jawaban pidana perusahaan diatur secara tidak seragam, maka hal

itu berpotensi menimbulkan ketidakpastian hukum disebabkan oleh peraturan yang tidak jelas. Dengan kata lain melanggar prinsip *nullum crimen noela poena sine lege certa* atau *lex certa-lex certa*. Padahal setiap penegakan hukum tujuannya adalah memberi kepastian hukum sebagai pedoman bagi aparat penegak hukum dan masyarakat, sehingga dapat memberikan manfaat dalam pelaksanaannya pada akhirnya subjek hukum merasa diperlakukan secara adil oleh hukum itu sendiri.⁸⁰

Dalam konteks pidana perusahaan sebagai subjek hukum delik sangat menarik untuk dikaji, khususnya dalam konteks perusahaan sebagai pelaku kejahatan. Namun lagi-lagi pengaturan mengenai pemaknaan perusahaan pengangkutan sebagai korporasi masih saja menjadi hal yang terus menghambat penegakan pidana kecelakaan lalu lintas. Dalam memformulasikan pertanggung jawaban pidana perusahaan pengangkutan diusulkan dengan membedakan konsep manusia dan badan hukum sebagai subjek hukum pidana. Untuk mendapatkan keadilan atas tindak pidana kecelakaan lalu lintas maka diusulkan draft reformulasi sebagai berikut :

Pasal 311 : Setiap orang adalah orang perorangan , badan hukum. Rumusan diatas kemudian dibuat juga dengan rekomendasi ketentuan pasal baru sebagai penjelas mengenai pembedaan antara orang perorang dengan badan hukum

Pembedaan jenis sanksi pidana untuk orang dan perusahaan juga perlu dilakukan, dikarenakan aturan yang ada pada pasal 10 KUHP, secara filosofis dibentuk atas dasar dan ditujukan kepada pelaku tindak pidana untuk orang dan model pengaturan pidana yang membedakan sanksi pidana untuk orang dan perusahaan.

Pada Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan berdasarkan ketentuan Pasal 315 berbunyi :

Pasal 315

⁸⁰ Sudikno Mertokusumo dan A. Pitlo, "*Bab-bab Tentang Penemuan Hukum*", Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013, hlm 1-2.

1. Dalam hal tindak pidana dilakukan oleh perusahaan angkutan umum, pertanggung jawaban pidana dikenakan terhadap perusahaan angkutan umum dan/atau pengurusnya.
2. Dalam hal tindak pidana lalu lintas dilakukan Perusahaan Angkutan Umum, selain pidana yang dijatuhkan terhadap pengurus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dijatuhkan pula pidana denda paling banyak dikalikan 3 (tiga) dari pidana yang ditentukan dalam setiap Pasal dalam bab ini.
3. Selain pidana denda, Perusahaan Angkutan Umum dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan bagi kendaraan yang digunakan.

Apabila ditelaah ketentuan tersebut, maka rumusan pertanggung jawaban pidana masih bersifat alternative hal ini dapat dicermati dari kata-kata perusahaan angkutan umum dan/atau pengurusnya. Seharusnya lebih dipertegas dalam formulasi yang berbeda, sehingga mempermudah bagi aparat penegak hukum untuk melaksanakan kewenangannya bahwa antara perusahaan dan pengurus mempunyai ketentuan yang berbeda, karena perusahaan dalam menjalankan usahanya berorientasi mengejar keuntungan yang dalam melaksanakan kegiatan perusahaan dilaksanakan oleh pengurus sesuai dengan pembagian tugas yang berbeda-beda sementara pengurus hanya menjalankan kegiatan usaha sesuai dengan apa yang dimandatkan kepadanya.

Pidana denda yang diberikan kepada perusahaan agar jumlahnya di buat maksimal, dibuat batasan minimum dan maksimum disesuaikan dengan kerugian yang ditimbulkan yang ditimbulkan saat kejadian dan untuk menciptakan kepastian hukum atas denda yang dijatuhkan agar dibuat aturan dengan maksud jika denda maksimal yang dijatuhkan kepada perusahaan tidak dibayar atau perusahaan tidak mampu membayar, maka sudah diantisipasi sejak awal bahwa ada asset perusahaan yang dapat menutupi ketidakmampuan perusahaan untuk membayar denda yang sudah ditentukan oleh undang-undang.

Selain itu pelaksanaan pidana tambahan berupa pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan bagi kendaraan yang digunakan walaupun berupa pidana tambahan namun pelaksanaan dalam prakteknya harus tegas, agar diberikan sanksi kepada aparat penegak hukum yang tidak melaksanakan amanat undang-undang termasuk kepada perusahaan pengangkutan dibuat aturan yang tegas bahwa konsekuensi dari tidak melaksanakan apa yang diamanatkan oleh undang-undang akan membawa dampak ke perusahaan itu sendiri, contohnya ijin perusahaan dimaksud akan dicabut untuk selamanya. Sehingga dengan adanya ketegasan pada pasal demi pasal dalam Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan akan menimbulkan efek jera bagi pengusaha pemilik perusahaan pengangkutan sehingga selanjutnya lebih taat peraturan khususnya peraturan yang mengatur tentang uji kelayakan dan laik jalan kendaraan, sehingga diharapkan yang akan datang tidak lagi terjadi hal-hal yang tidak diinginkan yang sebetulnya bisa dielakkan jika pemilik perusahaan pengangkutan taat dengan peraturan.